



Půl století na Staré Plavbě

aneb:

Vzpomínky sklerotika

Zavzpomínal a sepsal t.č. starobní důchodce :

Laďa Klojda



Úvod :

Rád bych chtěl využít příležitosti, kdy v dubnu letošního roku 2009 uplyne již 45 let od chvíle, kdy vznikl v prostoru naší dnešní loděnice samostatný klub vodního motorismu, v té době jediný v Praze 8. Zde nutno podtrhnouti, samostatný klub, protože loděnice již na tomto místě fungovala pod různými zástěrkami již zhruba od roku 1961.

Vzhledem k tomu, že příští rok budu již 42 let nepřetržitě členem klubu a také jsem (byt' s přestávkou několika let, kdy jsem sloužil vlasti na vojně a poté se z tohoto šoku vzpamatovával) byl svědkem života na libeňském ostrově zhruba od roku 1957. Došel jsem proto k názoru, že by bylo dobré sepsat stručnou historii našeho klubu, tak jak šel život a čas. Nyní když jsem již pomalu stařec nad hrobem a všichni ti kteří jsou pamětníci vzniku loděnice také pomalu stárnou a paměť již pomalu přestává sloužit, mnozí z nich již zemřeli, tak jsem se rozhodl, ač neuměl sepsat historii loděnice tak jak si ještě pamatuji a to v období dříve, nežli mě také navštíví pan Alzheimer. a ještě více mi zatemní mozek .

Možná že to bude někoho z mladších kamarádů zajímat a bude zvědavý jak to všechno začínalo a jak vznikala loděnice na Staré Plavbě a toto mé blábolení si přečte. Myslím si, že každý by měl něco vědět o historii a vzniku společenství v němž žije, ať je to rodina, město, stát a v neposlední řadě také loděnice, kde tráví svůj volný čas. Také bych chtěl tímto připomenout to, že tato naše loděnice nevyrostla z vody ale prošla takovým vývojem kdy prakticky z nuly a pouze díky obětavosti mnoha členů klubu, kteří v celé klubové historii tímto klubem prošli je zde zařízení, které můžeme všichni používat. Mnozí z nich již bohužel nejsou na tomto světě, někteří ukončili členství a začali se věnovat jiné činnosti, ale loděnice zatím funguje pořád dále. Proto si myslím, že bude li toto v podvědomí každého současného člena klubu, bude loděnice nadále fungovat tak aby zůstala nadále klidnou oázou pohody kam každý bude rád přicházet .

Také bych chtěl tímto vzpomenout dlouhou řadu těch kamarádů, kterým se nepodařilo dožít tohoto období a již odešli tam, odkud není návratu. Ve vzpomínkách na tyto zemřelé kamarády bych mohl jmenovat a uvádět desítky jmen těch, kterým můžeme být dnes děkovat za vše to, co se tady za existenci loděnice vybudovalo a za skutečnost, že vůbec loděnice jako taková existuje dodnes.

Dalším důvodem tohoto mého rozhodnutí popsat toto období, budiž také snaha částečně odčinit mé zaváhání, kdy jsem v srpnu roku 2002 v době nastupující povodně a stoupající vody měl v rukou klubovou kroniku, která popisovala a zdokumentovala toto období a místo toho abych jí odnesl do loď tak jsem ji dal na skříně v klubovně v přesvědčení, že se voda do této výšky nedostane. Ó jak jsem se mýlil, voda stoupla mnohem výš a tak kromě všeho ostatního zničila i tuto kroniku klubu .

Píšu to přes skutečnost, že jsem již poměrně dosti starý a zatím si ještě dost pamatuji. I tak stejně některé věci již za tuto dobu smazal čas a unikají do zapomnění a to také pro to, že veškerá dokumentace z tohoto období byla při povodni zničena. Přes tuto skutečnost si myslím, že ty nejdůležitější události mám stále ještě v paměti a tak se pokusím o jejich popsání.

I.

Začátky na libeňském ostrově .

Začátek mého působení v prostoru libeňského ostrova sahá do roku 1957, kdy jsem se stal majitelem malého motorového člunu a začal hledat místo kde bych s ním mohl kotvit. Jako libeňák jsem věděl o loděnici vodních motoristů na špičce libeňského ostrova v prostoru dnešní loděnice Pragotron. Zde byla menší loděnice která zabírala prostor necelé poloviny dnešní loděnice, vedle byl přívoz pana Zelenky a na špičku ostrova se chodili koupat místní obyvatelé z Libně. Tenkrát tato loděnice existovala pod hlavičkou TJ Dynamo Praha (nynější Slavie) a členy loděnice byli z jedné části závodníci rychlostních kluzáků a výtlačných člunů a na druhé straně ti, kteří se věnovali vodní turistice.

Mezi závodníky byli tehdejší špičky tohoto sporu např. J. Gratz, J. Janeček, Zd. Kubát, manželé Kalistovi a pod. Jinak zde fungovali osobnosti známé ve vodním motorismu jako ing. Hubert a ing. Štěpán, který

měl svou dílnu v holešovické náplavce a zde také měl uložen svůj hydroglyzer, se kterým budil na Vltavě značnou pozornost. Tento klub byl v těchto letech hodnocen jako nejlepší klub vodního motorismu v celé Československé republice a výsledky v rychlostních závodech člunů byly takové, že v klubu bylo několik mistrů republiky a držitelů rychlostních rekordů. Také paní Kalistová byla v té době jedinou ženou věnující se v Československu s úspěchem rychlostním závodům. Mimo jiné zde byl jedním z členů František Štastný, tenkrát náš nejlepší motocyklový závodník a další motorkáři, pořádající zde divoké mejdany. Toto bylo v době, kdy československý rychlostní rekord dosažený s tříbodovým kluzákem byl 108 km /h a připadalo nám to jako neskutečná rychlost.

Výbavou loděnice byla menší dílna, sklad a klubovna. Také zde byl malý lodní výtah, protože i lodě v této době byly menších rozměrů tak že plně dostačoval a kotevní zařízení odhadem pro kotvení cca 15 ti lodí. Ve výčtu zařízení nelze opomenout i záchod, který byl vyroben z telefonní budky. Z lodí, které zde kotvily, zůstala v dnešní loděnici pouze Twigi (býv. Nausika) a Poseidon, který byl tenkrát ve stavbě a který stavěl pozdější předseda klubu, p. Václav Novák.

Jelikož řada závodníků disponovala čluny na tehdejší dobu již se solidní rychlostí a výkonem začalo se zde experimentovat s vodním lyžováním. Tenkrát to byl neznámý sport a stávalo se, že kvůli lyžaři zastavovali i tramvaje, které v té době jezdily po ještě starém Trojském mostě.

V roce 1958 - 59 se začalo s přípravou přestavby loděnice, byl připraven projekt na stavbu nové klubovny, dílen a zázemí loděnice, které mělo být na slušné úrovni. Se stavebním povolením byly problémy a tak na konec došlo k tomu, že se tento záměr nepodařilo realizovat. Z tohoto důvodu byl zakoupen vyřazený invazní člun s tím úmyslem, že bude přestavěn po vzoru invazáku na Tatranu. Měl se stát mobilním zařízením sloužícím klubové činnosti, nezávislým na rozhodování příbblých úředníků.

Po zakoupení a přivezení invazního člunu byly zahájeny práce s čistěním člunu, odrezování a připravovala se stavba. Bohužel v tomto období začala také příprava stavby vodárny na ostrově. Z tohoto důvodu dostala loděnice výpověď z pozemku, byl zlikvidován přívoz a započala likvidace zařízení loděnice.

V tomto období také spadlo tehdejší Dynamo Praha z první fotbalové ligy a tímto se celé Jednotě značně ztenčily příjmy. Na základě toho se jednota TV Dynamo Praha pod kterou klub patřil, snažila šetřit, využívala situace a ráda se libeňského klubu zbavila.

Závodníci a řada jiných členů přešla do jiných pražských klubů a na ostrově zůstalo několik zoufalců, bez loděnice a potřebného zázemí k provozování svého sportu. Invazák se časem potopil a byl po letech sešrotován .

Dneska s odstupem času musí každý soudný člověk konstatovat, že rozhodnutí o likvidaci bylo úplně zbytečné protože stavba vodárny se územní části bývalé loděnice vůbec nedotkla a dnes je na tomto místě opět loděnice vodního motorismu (Pragotron), mnohem větších rozměrů nežli byla loděnice původní.

II. **Nové začátky.**

Po likvidaci loděnice byla otázka, co dál. Řada členů skončila členství závodníci a ti kdo měl možnost tak se přestěhovali do jiných pražských klubů a zbytek nevěděl co v této situaci dál podnikne.

V roce 1960 se podařilo získat povolení kotvit v zadní části zátoky ostrova na Staré plavbě, v místě kde jsou dnes tenisové kurty, pouze na cestě k zahrádkám. Zde bylo vyčleněno malé území bez jakéhokoliv zázemí, v podstatě na veřejné cestě bez oplocení a v naprosto nevyhovujících podmínkách. A tak se zde přežívalo zhruba tři roky. Pak se podařilo zásluhou tehdejších členů klubu, kteří byli zaměstnáni v libeňském podniku Českých loděnic, přes jejich závodní organizaci Svazarmu získat část špičky ostrova kde jsme doposud.. Tento prostor byl tenkrát vymezen barákem poříční policie. Ostatní část pozemku byla využívána jako útulek a cvičiště policejních psů .

Pozemek který jsme tímto získali byl v podstatě divokou skládkou, bez jakéhokoliv zázemí, pouze lebedou zarostlá džungle a hromady navezené stavební suti. Jedinou stavbou zde byla polorozpadlá malá bouda po skautech, která zde zůstala z období kdy zde před svým zrušením měli své sídlo. Přístup do loděnice byl pouze pěšinou podle vody po hraně levého břehu. V případě potřeby dopravy většího množství materiálu bylo

nutno předem dojednat průjezd s policajty, kteří měli zabraný prostor přední části pozemku. Toto byl i přes stávající stav pozemku přece jen značný úspěch a tímto vlastně započalo budování loděnice na Staré plavbě. Jediným klubovým majetkem z původního klubu bylo pár rozpadajících se mol, již zmiňovaná telefonní budka, která sloužila jako záchod pár kolejí a jeden malý kolejový vozík.

Tímto se započalo s výstavbou dnešní loděnice a budování slušného zázemí pro provozování vodního motorismu. Začalo se tím, že byl do loděnice zaveden el. proud a byla zahájena stavba kotevního zařízení a stavba výtahu na loď. V těchto letech byla vypouštěna každý rok v trojské zdrži voda na celou zimu a proto všechny lodě včetně mol musely být vytažovány každé zimní období na břeh.

V tomto období došlo také ze strany kapitánu ke zrušení veškeré evidence malých plavidel, na malé plavidla nemusely být žádné zkoušky, nebyly technické prohlídky a evidence lodí a na vodě se mohlo pohybovat skoro vše, co se udrželo nad hladinou. Bylo to období svobody a volnosti, kdy však také vznikaly různá neskutečná monstra, plavící se na vodě a to především na slapské přehradě, která se začala využívat k plavbě a rekreaci. Toto období bezvlády se v pozdějším čase všem tvrdě vymstilo, protože zhruba po 10 ti letech, kdy bylo vše dovoleno, přišlo období, kdy bylo všem vodním motoristům zakázáno takřka všechno a byla zahájena cílená akce na jejich likvidaci.

Zatím však na Staré Plavbě pokračovalo budování loděnice, konaly se turistické plavby, přibývali noví členové a plavidla a klub začal fungovat normálním životem. Vzhledem k zaměření klubu na vodní sporty začaly vznikat rozpory mezi klubem a Závodní organizací Svazarmu Českých loděnic, pod kterou klub patřil a kde byla prosazována jiná činnost jako střelectví, různé branné sporty a pod. Začaly tahanice s Tatrplán klubem který byl součástí klubu a vznikaly tlaky na opětovnou likvidaci loděnice. Spory se začaly prohlubovat a tlak na klub byl stále větší a rozhodovalo se zde o další existenci loděnice.

Za těchto podmínek a po řadě jednání se všemi zúčastněnými stranami byla svolána ustavující schůze klubu a na ni byl ustaven samostatný klub pod hlavičkou Svazarmu, 47 základní organizace. Tento klub byl ustanoven jako klub vodního motorismu, nezávislý na ZO Svazarmu Českých loděnic a tímto se osamostatnil od různých tlaků na změnu využití prostoru loděnice.

Tato ustavující schůze se konala v dubnu roku 1964 a zakládajících členů bylo cca 30. Finanční hotovost tehdy činila asi 700,- Kč. Bohužel přesné datum si nepamatuji, jakož i jména všech zakládajících členů, protože zápis z této schůze i klubová kronika byly zničeny při povodni v roce 2002. Předsedou klubu se stal Standa Hošek, který v této funkci působil zhruba do roku 1966, kdy byl odvolán protože byly zjištěny nějaké nesrovnalosti v hospodaření klubu a poté jej vystřídal v této funkci Václav Novák, který byl zaměstnancem povodí a pracoval na štvanické komoře.

Tímto začalo prakticky období samostatného klubu vodního motorismu Stará plavba a od tohoto data to jest duben roku 1964 můžeme počítat trvání existence klubu jako samostatné organizace a to i přes to, že samotná činnost klubu pod jinými názvy a jinými působišti byla zahájena již mnohem dříve.

Samotný vznik původní loděnice T.J. Dynamo Praha na špičce Libeňského ostrova se mi nepodařilo zjistit a i přes svůj pokročilý věk si ani na to nepamatuji.

III.

Zahájení výstavby loděnice

Po ustavení klubu začaly další práce a to jak na úpravách pozemku, tak i na stavbách kotevního zařízení a to vše za dnes již nepředstavitelných podmínek avšak s o to větším zápalem. Největším problémem bylo že neexistovalo žádné zázemí pro klubovou činnost a jediná bouda, která zde byla, stará kůlna po skautech velikosti asi větší králíkárny.

V té době byl také přes OV Svazarmu navázán kontakt na odbor výstavby ONV Prahy 8 a přes akci Z se dařilo získávat různý materiál na výstavbu loděnice. Byl vypracován plán výstavby loděnice s dalekosáhlými plány. Loděnice se měla budovat ve velkém stylu za finanční a materiální podpory městského výboru Svazarmu a národního výboru. Byl zpracován projekt na výstavbu klubovny, dílen, lodního výtahu a celého zařízení loděnice, který se také začal realizovat. Toto bylo velmi výhodné pro obě strany, protože Klub měl zadarmo materiál a akce Z mohla vykazovat naše odpracované hodiny, které byly na těchto pracích odpracovány. V tomto období také došlo k rozhodnutí že bude postavena klubovna a bylo dohodnuto, že

dostaneme od ONV na rozebrání starý Tesko barák, stojící na Střížkově, který byl rozebrán a opět sestaven v loděnici.

Povolení stavby nebyl problém, protože stavba byla uskutečněna v souladu s projektem výstavby loděnice, v souladu s plánem akce Z a za podpory národního výboru. Bylo uskutečněno mnoho brigád a odpracováno mnoho brigádních hodin jak na demontáži stávajícího baráku, který stál na Střížkově, tak jeho převozu a následné montáži. V tomto období a na této stavbě započal v loděnici fungovat Vasil Maliňák, který se stal po mnoho let hybnou silou při výstavbě loděnice a při této své činnosti odpracoval tisíce hodin ve prospěch klubu. V té době také začal Vasil se stavbou své lodě a také tímto pravděpodobně vytvořil jeden rekord a to v délce realizace stavby tohoto plavidla, což nemohu v tomto vzpomínání v žádném případě opomenout .

V tuto dobu započal také stavbu svého plavidla „Neptun“ Standa Greser. Plavidlo po dokončení absolvovalo několik sezón a poté se e proslavilo tím, že se při výletu převrátilo a potopilo v podbabském kanálu. Po rekonstrukci a opravě pak změnilo řadu majitelů a později bylo sešrotováno v loděnici.



Neptun Standy Gresera na Slapech.

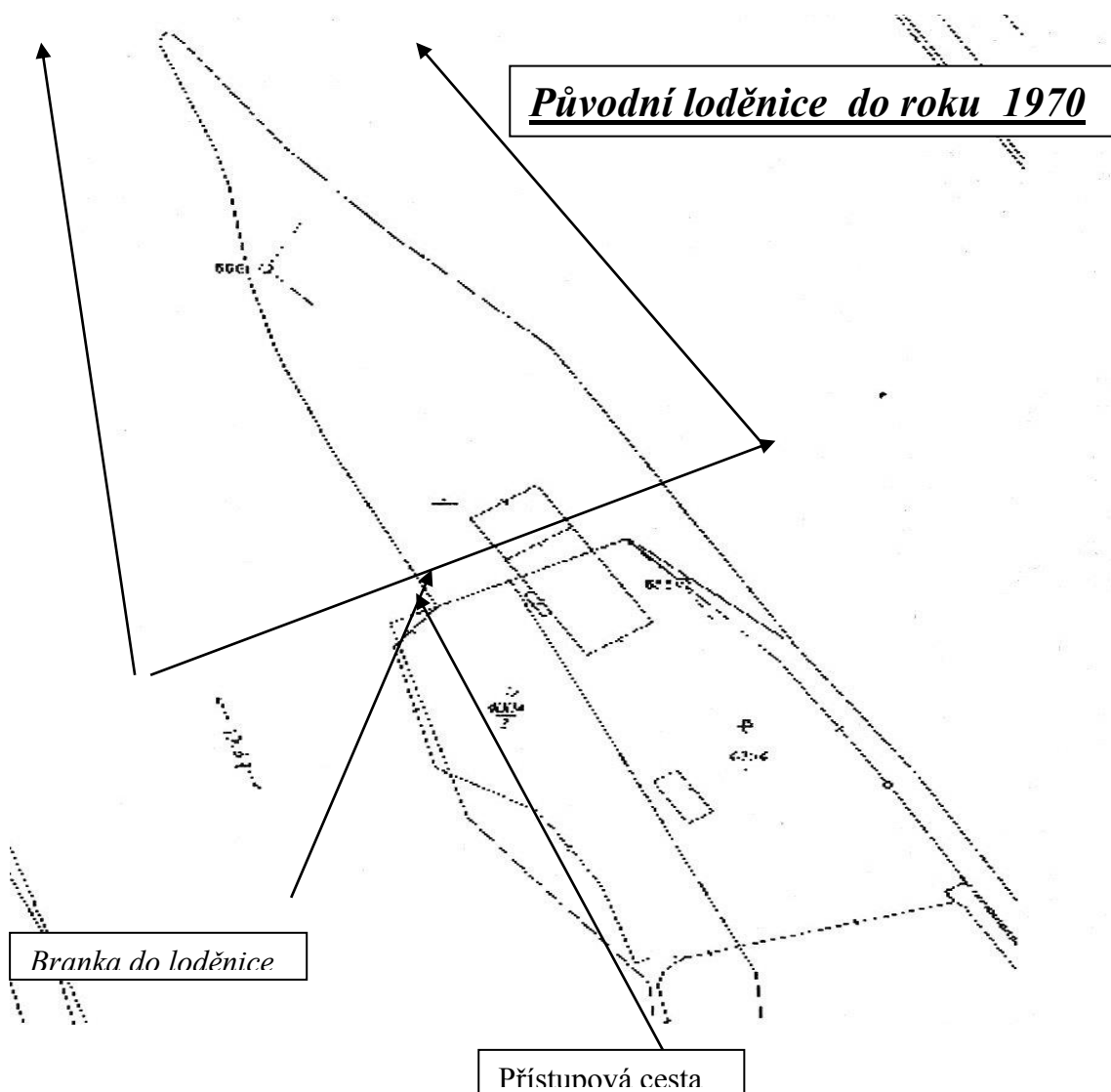
Stavba klubovny pokračovala a hrubá stavba byla dokončena v roce 1996. V tomto období se jednalo více méně jen o hrubou stavbu a na dokončení se muselo odpracovat ještě mnoho hodin práce.

Mezi tím se také odvíjela klubová činnost, konaly se jak plavby na jeden víkend, tak plavby na dovolené a to převážně na Slapy a Orlík. Jelikož v té době ještě nebyla ani klubovna, kde by se mohlo vegetovat a naštěstí ani televize na kterou by se mohlo stále čučet, byly pořádány při každé příležitosti táboračky s kytarou kde se také probíraly zážitky z uskutečněných plaveb rozebíraly úspěchy či naopak neúspěchy dosažené při stavbách plavidel a pod. Toto byly nezapomenutelné večery a když hrál a zpíval Jára Kubela, tak večer neměl chybu a táboračky trvaly většinou dlouho přes půlnoc . Že by se při tom abstinovalo to nelze tvrdit a několik flašek vždy kolovalo okolo táboračku.

Na přelomu roku 1969 –70 se odstěhovali policajti se psím útulkem a celý pozemek získal klub pro své využívání. Tímto se značně zvětšil prostor loděnice a navíc ještě přibyl do majetku klubu domek po policajtech a

kůlna, kde policajti vyvažovali žrádlo pro psy. Domek který sloužil léta jako sklad a místnost pro správce byl zničen povodní v roce 2002 a kůlna byla již zbourána vzhledem k svému stavu již řadu let před tím.

Začalo také přibývat jak lodí, tak i nových členů a loděnice se začala pomalu rozvíjet. Zahájily se práce na úpravách terénu pozemku, kdy se začal zavážet prostor kde dnes stojí koupelna a vodovod, protože celá tato strana loděnice až k plotu byla pouze několik centimetrů nad úrovní hladiny a v případě že bylo více vody tak zde byla bažina. Do tohoto prostoru byly navezeny stovky aut navážky, kterou bylo také nutno rozvést, rozhrabat a upravit. Toto se také muselo udělat na špičce ostrova, kam se navezlo tolik materiálu, že je tato dnes mnohem větší a především výše nežli byla původně. A jedinou mechanizací bylo kolečko a lopata.



V roce 1968 byl také zlikvidován původní malý výtah na loď, který byl před dnešní dílnou a začalo se ze stavbou většího výtahu. K tomuto záměru se nám velice hodilo, že zrovna v tuto dobu probíhala rekonstrukce kolejí na libeňském mostě a zrovna na tento účel měli stavebníci ohradu pod libeňským mostem. Večer a o nedělích si tento skladovaný materiál moc nehlídali anebo se hlídač nechal uplatit to už se raději nepamatují a proto se mnoho betonových prachů a kolejí se přemístilo do loděnice.

V tomto období se podnikaly plavby na dovolené především na orlickou přehradu, kde se v období prázdnin pohybovala řada lodí z loděnice. Bylo to období klidu a pohody, nikdo na vodě nikoho nebuzeroval litr benzínu v té době stál 2,10- Kč a především – byli jsme mladí. V létě roku 1971 se sjelo na orlickou přehradu na dovolené také 14 lodí z klubu což může dokladovat, že v tomto období se jezdilo více nežli dnes a to i přes skutečnost že tehdejší možnosti byly menší a veškeré zařízení, včetně motorů, lodí a výbavy bylo mnohem primitivnější.

Vzhledem k tomu, že nikdo toho moc neměl, nebylo co závidět, nebyly žádné možnosti cestovat do zahraničí, nebyly ani moc auta a tak se každý upínal ke své lodi. V této době po srpnové okupaci 1968 byla loděnice zázemím, kam se utíkalo z práce odreagovat se od všedních starostí pobavit se s kamarády a zanádat si na poměry. Také zde byla oáza klidu a pohody a jediné co zdejší poměry negativně ovlivňovalo, byla obalovačka asfaltové drtě na opravy silnic, která byla na protějším ostrově.



Scarlett Roberta Hockého , později byl majitelem skladatel Jiří Štaidl.

Také se začaly realizovat stavby nových plavidel a jako první bylo stavěno plavidlo „Regina“ Fr. Putze, dále byla zahájena stavba sesterských plavidel „Vagabond“ Slávka Pospíšila a „Amazonka,, Járy Kubely . Poté bylo započato se stavbou plavidla „Pluto,, Lexy Weinlicha.

V dalších letech pokračoval život v loděnici stále stejným tempem, hodně se pracovalo na klubovém vybavení ať již to byla klubovna, úpravy prostoru loděnice, zařízení dílny a pod. Tak jako to bylo vždy v každém kolektivu, vždy řada členů makala nehledíc na čas na společném majetku loděnice a na druhé straně zas byla řada vyčůránků, kteří se této práci zdárně vyhýbali. Přes to nutno konstatovat, že těch aktivních členů, bylo podstatně více, nežli je tomu v současné době.

Řada členů, kteří měli jakoukoli možnost přemísťovala (jak se tomu tenkrát říkalo) ze svých pracovišť různý materiál tak aby se s výstavbou loděnice mohlo pokračovat. Večer pak se u táboráku dohodlo co se bude druhý den dělat a druhý den ráno se nastoupilo a dělalo. Takto se prožívaly víkendy. Někdy se také pořádaly plavby na

víkend a to s cílem do Měchenic, nebo na ostrov do Roztok. V období dovolených se plavby protáhly až na slapskou přehradu, případně až na Orlík na Otavu nebo do Týna.

IV . Plavby proti proudu Vltavy .

Postupem času se na slapské přehradě začaly rychle množit hausbóty a zátoky a příhodná kotviště byly přeplněny těmito plavidly. Jejich majitelé si začali dělat nároky na celá území okolo vody a pomalu se stával problém někde zakotvit. Toto spolu s tím, že obdobné nároky si neoprávněně také dělali i chataři, mající své haciendy v blízkosti přehrady bylo kotvení na slapské přehradě stále obtížnější a raději jsme jezdili až na Orlík. Docházelo až k tomu, že si hausbotáři a chataři všude na přístupných místech umísťovali své značky se zákazem kotvení a nebyl přehled o tom, která značka je legální a která ne. Proto byla ve spolupráci s SPS byla vypracována mapa Slapské přehrady, kde byly zakresleny pouze oficiálně povolené znaky abychom se mohli orientovat. Toto však sloužilo pouze malou chvíli, neboť následným zákazem motorové plavby po přehradách se stav zcela zvrátil. Z tohoto období také pravděpodobně panuje určitá rivalita mezi hausbotáři a ostatními vodními motoristy.



Dávání lodí na vodu .

V tomto období byla zahájena stavba zámečnické dílny, kdy jsme od ONV dostali tvárnice a cement a slavnostně zahájili stavbu. Po dokončení základů se započalo se zděním východní stěny dílny. Nepříjemné překvapení nás čekalo po postavení této části, když jsme přišli druhý den a celá stěna byla sesypaná na zemi. Na základě toho bylo rozhodnuto, že tudy cesta asi nepovede a se stavbou pomáhali zedníci, které zapůjčil odbor výstavby ONV. Na základě tohoto opatření již nedošlo k žádným škodám ani ztrátám na životech.

V tomto období byl také vybudován záchod, jehož vrchní dřevěnou část dělali učedníci z Teska .

V roce 1969 se stává předsedou klubu Slávek Pospíšil, který převzal vedení klubu po V. Novákovi . Za jeho předsednictví byl zaveden jak systém práce tak i organizace klubových záležitostí a vedení loděnice který byl základem pro bezchybné fungování klubu po řadu dalších let.

V následujícím čase probíhá především rekonstrukce a stavba nového kotevního zařízení, dostavba klubovny a byla také zahájena stavba truhlářské dílny. Dostali jsme značné množství lešenářských trubek , trapézových plechů a cementu a tak bylo započato se stavbou. V této době, jelikož jsme neměli míchačku byl veškerý beton na základy stavby míchán ručně s jedinou mechanizací kterou byla lopata.



Pluto, Marietta a Minea Na orlické přehradě.

Začaly také další stavby nových plavidel a to plavidla „Suomis“ které stavěl Zdeněk. Kutil, dále plavidla „Sotis“ (nyní „Lady J“), kterou stavěl Olda Kohout a „Klondike“stavěl Klojda. O něco později byla zahájena stavba plavidla „Kaper“ stavěl Pavel Kohout, „Barakuda“ stavěl Vl. Kučera a také „Panta Rhei“ , kterou stavěl Karel Sova.

Většina těchto nově stavěných plavidel byla stavěna ještě v období, kdy nebylo zapotřebí žádné předběžné schválení plánů stavby a ani následných technických prohlídek ze strany Státní plavební správy (to vypuklo až později). Přes to si myslím že většina těchto plavidel byla postavena tak, aby později splňovala veškeré podmínky pro jejich provozování a udělení technického průkazu plavidla. Později se zavedením evidence a technických prohlídek na ně stejně došlo a tyto lodě musely toto vše stejně absolvovat.

Bohužel většina těchto lodí byla stavěna tak, aby se rozměrově vešla na orlický výtah, to je na šířku maximálně 2, 45 m a to při větších délkách stavěných lodí většinou nad 8 metrů. Zde si myslím že by jim slušela větší šířka. Stejně se následkem následujících okolností a zákazů žádné toto plavidlo již na Orlickou přehradu po mnoho let nedostalo.

Již nikdy v dalších letech neprobíhala takovým tempem a v takovém počtu stavba nových plavidel jako v tomto období, kdy jsme si mysleli že konečně nastanou časy ve kterých bude našemu sportu přáno a nastane období kdy se vodní motorismus bude rozvíjet po vzoru ostatních okolních států, včetně východních Němců.



Stavba lodě Klondike.

Někdy v tomto období dochází také k reorganizaci Svazarmu, kdy byly namísto jednoho obvodního tajemníka, který měl na starost obvod Prahy 8 a 9 ustaveny pro každou městskou část samostatné obvodní výbory minimálně se 4 mi placenými funkcionáři. Naše organizace dostává nové označení a to ZO Svazarmu 4008/ 809 Stará plavba II.

Počátkem sedmdesátých let také docházelo k růstu počtu členů klubu a stoupal počet plavidel v loděnici. Také na nátlak Obvodního výboru Svazarmu byl prováděn nábor členů, aby klub měl co nejvíce členů neboť od toho se odvíjely dotace Svazarmu na činnost klubu. V tomto období měl klub také i více nežli 250 členů a to jak členů klubu, rodinných příslušníků, tak i různých známých a kamarádů. Toto bylo dobré v souvislosti s čerpáním dotací od Svazarmu, ale jak se později ukázalo, mělo to i své stinné stránky.

Mimo jiné vznikla také potřeba aby klub měl tak, jako ostatní pražské vodácké kluby svou klubovou vlajku. Bylo proto rozhodnuto vypsát konkurz na klubovou vlajku, kterého se ze svými návrhy zúčastnila řada členů klubu. Po vyhodnocení zvítězil návrh Standy Gresera, který navrhl vlajku, kterou klub přijal za svou a která je dodnes používána. Bohužel poslední dobou je přístup některých členů k tomuto klubovému symbolu a používání vlajky žalostné.

V tomto období také začalo úřadům docházet, že zrušení evidence plavidel a zkoušek k vedení plavidla bylo asi unáhlené a bylo zahájeno vydávání zákonů a vyhlášek, kdy po letech, kdy bylo všechno všem povoleno, bylo zase všem všechno zakázáno. Tento pro česko typický systém rozhodování započal tím, že se započalo s evidencí plavidel, nejprve byla zavedena evidence interní - klubová, kdy plavidla naší organizace měly označení ST p 1 - 2, 3, atd.

Dále se začalo s přípravou na zkoušky vůdce plavidla. V této souvislosti bylo v klubovně zahájeno školení členů, kdy jsme se scházeli celou zimu a absolvovali školení dle tehdejších osnov, které obsahovaly jak plavební nauku tak předpisy, stavbu lodí, plavební zeměpis, nauku o motorech a vše potřebné. V této době jsme byli prvním klubem který toto absolvoval a zde se prakticky zkoušelo jak to bude v budoucnu fungovat.



Jarda Novák se svou Janou.

Školení vedli pracovníci Plavební Správy kapitáni Medřický, Sazma, Kocfelda a další, kteří pak prováděli závěrečné zkoušky tenkrát ještě ústní. Po tom, co jsme získali úřední oprávnění k vedení plavidel přišla na přetřes otázka provozu sportovní turistické plavby. Začala kampaň proti motorovým plavidlům s tím, že ničí životní prostředí, znečišťují vodu a jsou hlučné apod. Na základě této kampaně k radosti všech chatařů a chalupářů v povodí Vltavy vešla v platnost vyhláška, která prakticky zakazovala motorovou plavbu na všech přehradách vltavské kaskády.



Kohoutovi a jejich Bella.

Z majitelů a provozovatelů motorových plavidel se rázem stali osoby druhé kategorie, na které se svedlo vše špatné co se jen mohlo, od zničeného životního prostředí, nadměrného hluku špinavé řeky apod.

Toto vše se neblaze promítlo do činnosti klubu, protože do té doby byly prakticky veškeré plavby a ostatní aktivity směřovány proti proudu na přehradě Slapy a Orlík a těžko jsme se v té době srovnávali s tím, že tímto směrem pro nás již není cesta. Navíc ještě po tom, se ještě setkaly chytré hlavy na pražském magistrátu a značně omezili plavbu Prahou jen do určitých dní a hodin na jednosměrné proplutí. Nikdo nebral v potaz, že denně projedou po obou březích po nábřežích desetitisíce aut, ale všem vadilo, že v sezóně propluje po řece denně maximálně 10 motorových plavidel.



Marietta na výtahu Orlická přehrada.

Na základě těchto perzekucí se řada členů klubu začala zbavovat svých plavidel a skončila členství v klubu. Jedním z těchto členů, byl i stávající předseda Slávek Pospíšil, který rezignoval na svou funkci, prodal svou loď a koupil si chalupu, nadále zůstal ještě několik let pouze členem klubu.

Po něm se stává předsedou Olda Kohout, který vykonával tuto funkci jedno dvouleté funkční období.

V. Období po zákazech .

I přes tyto nepravosti, které na nás byly páčány ze strany úřadů, (především nejvíce aktivní byl středočeský KNV) loděnice žila svým životem pokračovalo se s výstavbou truhlárny protáhl se výtah až před dílnu a stále trvaly práce na úpravách a navázení terénu. Byla také zahájena stavba truhlárny kdy jsme opět dostali materiál od Národního výboru a my jsme dali ručičky a stavělo se. Ještě dnes, když si vzpomenu jak jsme míchali ručně beton na podlahu tak mě začnou bolet ruce. V té době byly velké plány s loděnicí, kdy měl být za spoluúčasti Svazarmu vybudován velký víceúčelový areál a loděnice. Z tohoto záměru jsme pomalu vycouvali, protože hrozilo nebezpečí, že bychom byli z naší činností, která byla na indexu pomalu vytlačeni. Proto bylo

rozhodnuto nadále se spoléhat pouze na vlastní síly a na to co si zde uděláme sami. Důvod tohoto rozhodnutí byl abychom nebyli na nikom a především na Svazarmu nějak moc závislí a tím na sebe moc neupozorňovali.



Minea Lexy Weinlicha.

17. července 1974 se odpoledne přehnala nad Prahou a tím i nad naší loděnici úděsná vichřice, která trvala pouze chvíli, ale napáchané škody byly neskutečné. Spousty pokácených stromů, strhané plachty a střechy rozlámané mola, jedním slovem hrůza. Od té doby jsem již takovou vichřici nezažil a doufám že mě již nic podobného do konce života nepotká.

Po této vichřici, kdy po loděnici lítalo vše co nebylo pořádně přidělané a bylo jen otázkou náhody, že i přes skutečnost, že v tuto chvíli, kdy přišla vichřice bylo v loděnici poměrně dost lidí nedošlo k žádnému úrazu. Nejen v loděnici, ale podél nábřeží řeky byly pokáceny desítky stromů a velký nepořádek.

Nemohu se zde také nezmínit, že v tomto období přišel do loděnice také Fanda Záda, tenkrát proti nám starší pán, vodák tělem i srdcem, který se po řadu následujících let stal nepostradatelnou osobností loděnice především při udržování pořádku a správě majetku klubu.

V tomto roce probíhala také volba nového výboru a došlo zde k tomu, že především zásluhou některých členů klubu nebyl zvolen Olda Kohout, se kterým se samozřejmě počítalo opět jako s předsedou klubu. Proto se stávající situace nečekaně zamotala a hledalo se východisko. Vyřešilo se to tím, že byl předsedou zvolen Mirek Imm. Mirek byl člověk akorátní a perfekcionista, který si velmi potrpěl na řád a pořádek. Z tohoto důvodu se dostával stále do konfliktů s řadou členů, kteří mu začali často dělat naschvály. Situace se započala vyhrocovat a po tom, co někdo z uzamčené dílny ukradl novou svářečku nevydržel Mirek nervově a vzdal se po půlroce své působení ve funkci předsedy a vůbec členství ve výboru klubu.

Opět se opakoval stav, jaký byl před volbou výboru a začalo se opět od začátku. Nikomu se do toho nechtělo, protože stav nebyl dobrý a hrozilo že budou pouze problémy. Při nové volbě padla tato karta na mě, v té době ještě mladíka, bez zkušeností, bez nějaké znalosti řízení klubu a vůbec bez přípravy. Měl jsem podmínku, že tuto funkci budu dělat do skončení období to bylo tenkrát něco přes rok a pak to předám někomu, kdo se mezi tím najde. Z tohoto se stalo více nežli 10 let, nežli jsem mohl předat předsedování bez problému Vaškovi Vykysalovi, který se této funkce ujal a vykonává ji doposud .



Příprava mol na novou sezónu.

V těchto začátcích jsem měl štěstí, že výbor tvořila parta lidí, kteří měli zájem na tom aby klub fungoval a stále zde ještě v té době platil styl řízení a organizace, kterou zavedl Slávek Pospíšil a také jsem měl podporu u celého výboru. Tímto nemohu říci, že nebyly problémy a že se nedělaly chyby, ale je mnohem lépe vědět, že člověk v tom nelítá sám a má se o koho opřít. V tomto období bylo v klubu registrováno zhruba něco přes 200 členů a to i manželky a rodinní příslušníci. Majitel a vlastník plavidla měl v rámci klubu povinnosti, týkající se zodpovědnosti za plavidlo, brigádní povinnosti a povinnost zúčastňovat se na klubových akcích. Manželky a rodinní příslušníci byli od brigádní činnosti osvobozeni.

První záležitostí, kde jsme si naběhli, byla záležitost která se dotýkala Franty Putze. Toto byl člověk, který si pořídil psa Brutuse, německého vlčáka, kterého nechal volně běhat po loděnici a který (ten pes) pokoušel několik lidí. Přes to, že jsme několikrát Frantu upozorňovali na nepřístupnost tohoto jednání, vždy nám vynadal a tím to bylo vyřízeno. Toto se opakovalo až do doby, kdy číše trpělivosti přetekla. Jinak se zde nechci o Frantovi zmiňovat, protože je již po smrti a o mrtvých jen dobře ale toto jen pro ilustraci.

Z výše uvedených důvodů došlo na členské schůzi k vyloučení. Bohužel jsme v tomto rozhodnutí z neznalosti a naší nezkušenosti Putze místo toho, abychom jej vyloučili pouze z klubu, tak jsme jej vyloučili z organizace Svazarmu. Normálně by to prošlo bez pozornosti ne však v tomto případě, kdy vyloučený člen měl známé na ÚV Svazarmu a také na městském výboru Svazarmu. Proto začal neskutečný kolotoč, bylo nám zrušeno usnesení členské schůze o vyloučení a následně druhé vyloučení, které odsouhlasila další členská schůze, která byla následně svolána. Jako důvod byla uvedena skutečnost, že na těchto schůzích nebyla přítomna nadpoloviční většina členů. Toto bylo prakticky nemožné, protože jak jsem uváděl již dříve tak stav členů klubu, který byl vykazován byl v této době přes 200 členů, včetně řady černých duší. Následně se podařilo toto zrevidovat a byla svolána konference delegátů, která již byla v souladu se stanovami Svazarmu a bylo opět rozhodnuto o vyloučení Putze.



Klubový totem (shořel později s klubovnou).

Jelikož již nebylo možno toto rozhodnutí klubu zrušit, tak nastaly další obstrukce ze strany vedení Svazarmu. Byl jsem na audienci u předsedy MV Svazarmu (myslím že to byl gen.Rytíř), kterého vyřadili z armády a který velel Svazarmu. Toto bylo v té době zvykem že vedení Svazarmu bylo v podstatě složené jenom z vojáků z povolání, kteří se nehodili v armádě. Zde jsme měli krátkou a otevřenou diskusi, kde jsme každý obhajoval své stanovisko. Mimo jiné mi sdělil, že jsme vyloučili Putze ze Svazarmu, což se doposud stalo pouze jednou, někdy v padesátých letech a to že vyloučili nějakého člena, který byl odsouzen pro velezradu a špionáž. To jsme bohužel v té době nevěděli a proto jsme museli absolvovat řadu nepříjemných jednání a panáci z MV Svazarmu nám to dali patřičně sežrat. Na druhou stranu to byla škola života, která člověka poučí o nadřazenosti těch , kdo je u moci.

Poté následovala další akce, tentokrát ze strany přítele vyloučeného Putze pana Trojana, který byl vedoucím hospodářského odboru MV Svazarmu a byla na nás seslána kontrola hospodaření klubu. Z naší strany byla vzhledem k obavám o to, že kontrola nebude nestranná a proto jsme žádali, aby se tato kontrola prováděla v prostorách klubu. Trojan zase požadoval že bude kontrolovat pokladnu klubu a ostatní dokumentaci u něho v kanceláři, která byla na Poříčí. Na toto jsme nechtěli přistoupit jak vzhledem k množství kontrolovaných dokladů tak i vzhledem k obavám že se dostaneme do nepříhodné pozice. Po dohadech o tom, kde musí kontrola probíhat jsme se dohodli, že přistoupíme na Trojanovo rozhodnutí ale s tím, že se k němu na kontrolu do kanceláře vždy dostaví celý výbor klubu. Poté nastala komická situace, kdy jsme chodili výbor klubu v počtu 10 až 12 lidí do kanceláře na Poříčí a probírali jednotlivě každý doklad za řadu uplynulých let. Uskutěčnilo se několik jednání, myslím že minimálně 5 kdy jsme se pilně zúčastňovali těchto jednáních a výsledek byl takový že se nepodařilo zjistit nějaké pochybení z naší strany kde bychom porušili stanovy Svazarmu. Jedinou závadou, kterou nám zjistili, byla skutečnost že jsme v posledních dvou letech na pořádaných setkáních, která jsme vždy pořádali na MDŽ financovali květiny a dorty pro přítomné ženy z klubových finančních prostředků. Toto údajně odporovalo zásadám hospodaření organizace a bylo to předepsáno členům výboru k náhradě.



První ponorka v Čechách .

Tímto byla celá tato záležitost uzavřena a mohli jsme se nadále věnovat záležitostem potřebnějším mnohdy příjemným a zajímavým a někdy také řešit věci které se vymykali zdravému myšlení.

Jednou takovou záležitostí bylo, že jsme zakoupili z klubových peněz novou chladničku pro to, aby byla k veřejnému používání. Tuto chladničku jsme umístili v první místnosti u vchodu do bývalé klubovny a poučení po krádeži svářečky, jsme tuto věc přišroubovali skrz podlahu dlouhými šrouby. Jaké bylo naše překvapení, když několik málo týdnů po té chladnička záhadně zmizela. Bohužel se nikdy nedopátralo kam.

Další věcí, která se nám stala a zaskočila nás, byla ztráta diapromítačky. Tento přístroj jsme zakoupily v době, kdy bylo trendem focení na diapozitivy a zdaleka nebylo ještě ani potuchy o takových možnostech jaké jsou dnes. Jediný barevný filmový negativní materiál, který byl v tomto období k dostání bylo východoněmecké ORWO a fotografie z něj byly žalostné. Proto se hodně fotografovalo na diapozitivy, kde byl výsledek snahy mnohem lepší. Z tohoto důvodu jsme také zakoupili diapromítačku abychom mohli při klubových sedánkách každý prezentovat své zážitky z dovolených a uskutečněných plaveb. Zakoupený přístroj se v klubovně ani neohřál a po několika týdnech zmizel z trezoru. Toto byla další ranka, kterou jsme dostali a nikdy jsme nepřišli na to, kdo měl toto na svědomí. Pravdou je, že po odchodu některých členů z klubu se stav vrátil do normálu a tyto ztráty se již dále neopakovaly.

VI. Začátky spolupráce s kluby ČSVM.

V dalším období se zase odvíjel čas normálně, začali jsme se zúčastňovat akcí vodních motoristů klubů ČSTV, především hvězdicových plaveb do Kralup, kde byla vždy dobrá zábava a společnost. Pomalu se rozvíjela spolupráce s ostatními kluby vodních motoristů v Čechách, začalo se s plavbami dolní Vltavou a na Labi a tak se sice změnil směr našich cest ale zase jsme objevovali jiné kraje a seznamovali se s jinými kamarády. A abychom nezůstávali mimo mísu, začal také náš klub pořádat hvězdicové plavby, kdy toto bylo pojato spíše ve stylu přátelských setkání se sranda soutěžemi. Účast byla vždy bohatá a zábavy bylo vždy také dostatečně. V zimních měsících se pořádaly besedy vodních motoristů, kdy se projednávaly aktuality týkající se plavby, uskutečněných akcí a různé zajímavosti od vody. Významnou osobností byl ve veškeré práci Svazu

vodního motorismu nejen v tomto období ale i po řadu dalších let dr.Stefal, který se věnoval této práci s velkou znalostí a obětavostí, dnes již těžko představitelnou.

Náš klub byl v oblasti provozování vodního motorismu v rámci Svazarmu spíše raritou, kde ze strany našich nadřízených orgánů jsme byly považováni spíše za něco co jde mimo svazarmovské odbornosti a vymyká se jejich zájmům. Zde jsme působili jako odbornost která byla zařazena ve společnosti s potápěči a vodáky, kteří se zabývali vodní turistikou na pramicích. Z tohoto společenství bylo nejvíce protěžováno potápěčství a vodní motorismus byl až úplně na okraji zájmu a spíše něco co je na obtíž. Proto jsme se začali pomalu stále více zapojovat do aktivit Českého svazu vodního motorismu který působil a stále působí pod ČSTV a kde tato naše odbornost byla provozována na mnohem vyšší úrovni.



Hvězdicová plavba v loděnici.

Jak se začala rozšiřovat aktivita klubu i mimo loděnici tak se započalo pomalu uvažovat o tom že klubovna a zázemí je nedostatečné a je potřeba provést rekonstrukci. Zde vyvstal ovšem další nemalý problém a to kde na to vzít peníze. Akce na této rekonstrukci se ujal Vasil Maliňák, který tak dlouho loudil peníze na ONV u akce Z až nám odklepli dotaci ve výši 40 000 ,- Kč . Vyklidili jsme veškerý prostor v baráku, za velkého rámusu hádek a nářků byly také vyklizeny skříňky v tehdejší šatně a veškerý nepořádek, který byl v tomto prostoru. Pak nastoupila firma, která prováděla rekonstrukci. Vyměňovali se okna, dveře obložení stěn a podlaha a řada dalších prací. Když již cena provedených prací a materiálu začala přesahovat přes 140 000 ,- Kč, začal jsem být značně nervózní a viděl jsem se už někde v kriminále. Vasil byl však stále v pohodě a stále tvrdil že zatím o nic nejde. Dodnes nevím jak to kde ukecal, ale pravdou je že žádný problém s tím, že jsme o více než 100 000,- překročili povolenou dotaci nebyl. Navíc na slavnostní otevření nově rekonstruované klubovny přišli papaláši z vedení Svazarmu i s nějakou maďarskou delegací aby jí ukázali jaké mají aktivní členy. Pavel Kocfelda promítl seriál diapositivů z turistických expedic a všichni byli spokojeni papaláši byli spokojeni že se můžou ukázat před Maďary a my jsme byli navysost spokojeni. že máme zrekonstruovanou klubovnu. Oficiálně byla klubovna uvedena do provozu na Silvestra, rok si již přesně bohužel nepamatuji 1977?. Tabule s nápisem, kde bylo uvedeno slavnostní uvedení do provozu později shořela i s klubovnou . Nicméně toto zařízení po celé období existence sloužilo svému účelu a věřím, že dodnes má řada členů řadu příjemných vzpomínek na chvíle prožité v tomto zařízení.

Po stavbě a dokončení truhlárny zbylo ještě značné množství trapéz plechů a lešenářských trubek a teď vyvstala otázka šatny a skříněk. Proto bylo rozhodnuto, pokračovat s výstavbou loděnice a postavit šatnu. Byla udělána betonová základní deska, teď už za pomoci několika fůr mixu a nikoliv ručně jako u truhlárny a začalo se ze svařováním konstrukce. Při navážení betonu jsme špatně odhadli množství a tak jsme ze zbylého betonu ještě udělali menší desku, kde byla později postavena sauna. V této stavbě která se protáhla na mnoho let se však nikdy nikdo nevysaunoval a po letech tuto stavbu odnesla povodeň. Na tomto místě je dnes vybudována koupelna, která se na rozdíl od sauny používá. .

Po dokončení stavby šatny se vyřešil problém skříněk a mohli jsme také přistoupit na zbourání bývalé kuchyňky zděděné ještě po policajtech, která byla v blízkosti hlavní vchodové brány v těsném sousedství první zahrádky. Toto jsme museli udělat po dohodě s ONV, kde chtěli mezi zahrádkami a naší loděnicí vytvořit průchozí cestu tak aby bylo možno procházet okolo ostrova. Na základě této dohody jsme mimo jiné dostali nové sloupky na plot a pletivo, abychom mohli udělat nové oplocení.



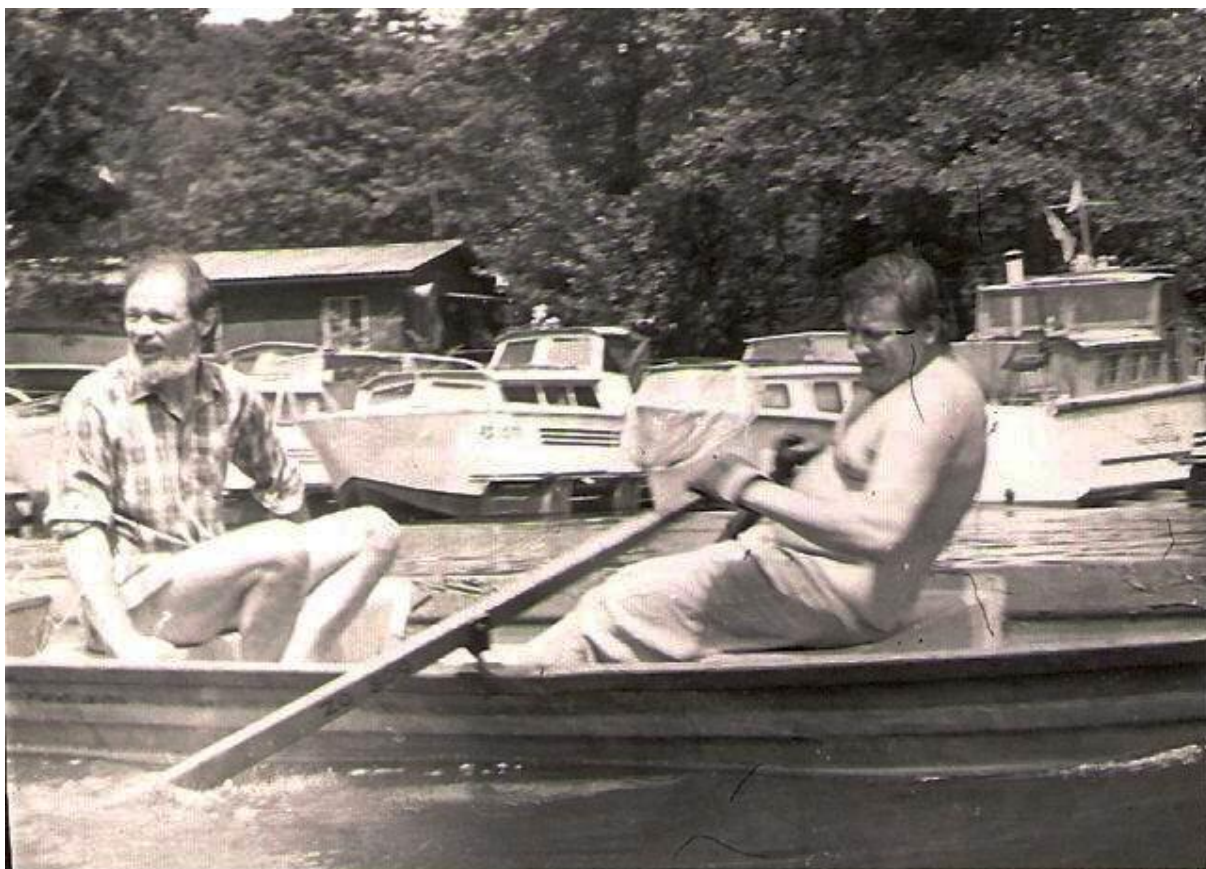
Hvězdicová plavba v loděnici.

Musím se zde ještě zmínit o pitné vodě, kterou jsme dlouhá léta používali jak na vaření, tak i na pití. Veškerou tuto vodu jsme čerpali ze studny v loděnici, která je zde dodnes a je snad jeden s divů přírody, že všichni, včetně malých dětí toto absolvovali bez újmy na zdraví. Někteří pamětníci dodnes tvrdí že káva z této vody neměla chybu. Toto období skončilo po tom, co se v obou ramenech řeky stala havárie s následnou otravou všech zde žijících ryb. Příčina havárie nebyla nikdy objasněna ale skutečností bylo, že všechny zde žijící ryby byly otráveny a z vody se stala na mnoho měsíců smrdutá mrtvá stoka. Za těchto okolností by bylo pití vody z místní studny minimálně poukazem na žloutenku a tak jsme zůstali bez vody.

Toto bylo v době kdy bylo mezi členy klubu minimum automobilů a i ti členové, kteří měli auto, museli parkovat na parkovišti které bylo na začátku zahrádek. U Pytlouna byla závora a dál se jezdit nesmělo. Proto se vše nosilo v rukou, ať již to bylo cokoliv, včetně pohonných hmot. Pouze v ojedinělých případech a po předchozí dohodě si bylo možno zapůjčit klíč při dopravě většího nákladu.

Proto se jezdilo do parku naproti k Rokytce pro vodu ke studánce, kde tekla voda, která se dala použít. Postupem času se stala situace již neudržitelná a začalo se hledat nějaké východisko. Opět Vasil dojednal na ONV, že nám poskytnou přes akci „Z“ materiál, když svépomocí uděláme přípojku z prostoru od Němečka. Tímto začalo budování přípojky pitné vody. Bylo dohodnuto se zahrádkáři s vodáky Staré plavby I, tenisty a mladými turisty že každý spolek kterého se tato záležitost dotýká provede přes své území výkop aby mohlo být nataženo vedení. Za tuto práci bylo dojednáno že v každém úseku bude provedena odbočka s kohoutem, aby všichni zúčastnění měli samostatnou přípojku pitné vody. U nás v loděnici byla trasa výkopu změřena a rozdělena na úseky dle počtu členů klubu a každý měl přidělen svůj úsek v délce cca 10 m, který musel v určeném termínu vykopat. Celé dílo se podařilo realizovat v přijatelné době, celkem bez větších problémů a tak jsme konečně měli svou přípojku pitné vody až do loděnice. Jediným problémem bylo že vodárny nechtěly za žádnou cenu tuto přípojku oficiálně zlegalizovat a tak byla učiněna dohoda s Němečkem že budeme odebírat vodu na jeho účet a ten budeme hradit. Při tehdejších cenách vody to nebyl celkem žádný velký problém a celá léta se to tak prakticovalo. Problémy nastaly až při zdražení vody a v době kdy začaly chodit faktury s astronomickými částkami a nikdo se zúčastněných odběratelů vody se k úhradám neměl. To je však již jiná historie o které se nemíním rozšiřovat. Bohužel také místo původní dohody, že každá organizace která se bude podílet na realizaci této přípojky bude mít jednu odbočku s kohoutem se rozmohlo tak, že se dělají přípojky téměř ke každé chatě a tak je otázkou jak dlouho bude stačit kapacita přípojky do loděnice která je na konci větve.

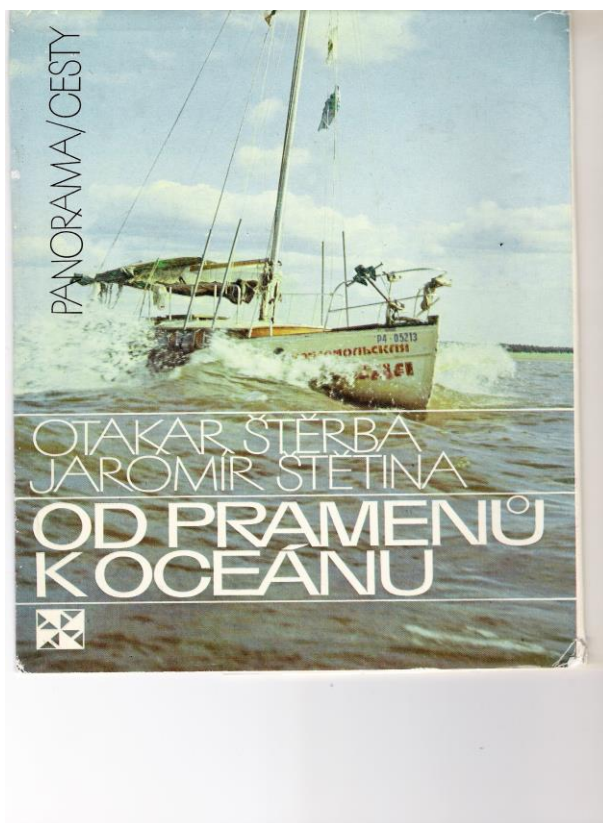
Také se nemohu nezmínit o srpnu roku 1977, kdy loděnici přepadla povodeň na tehdejší dobu velikánská. Hladina vody v loděnici přesahovala přes 1 metr a byly zatopeny dílny a sklady. U klubovny dosahovala voda až k podlaze. Z dnešního pohledu a po zkušenostech z roku 2002 musíme konstatovat že to bylo nic moc ale tenkrát jsme byli přesvědčeni, že to je maximum toho co nás může překvapit.



Lexa Weinlich a Petr Jaroš při povodni.

Další kapitolou která stojí za zmínku je rok 1980, kdy do loděnice přišel Jaromír Štětina tehdy již známý cestovatel a dobrodruh, který právě zakoupil v jacht klubu na Vyšehradě motorový kutr a požádal o členství v klubu. Štětina měl již za sebou několik realizovaných expedic a výprav po světových velehorách a

sjezdů horských řek. Nyní zakoupil zmíněné plavidlo a rozhodl se vydat na plavbu po evropských řekách. V lodi byl v té době tuším, starý Fiat z třicátých let, do lodi teklo a mohu říct že bych se osobně s lodí v takovém stavu obával plout na ostrov do Roztok. Ne tak dobrodružně založený cestovatel, ten přejmenoval loď a dal jí příznačné jméno „Chvála bláznovství“, naložil manželku, kamarády a vyrazil do světa. Již z komory v Podbabě volal do loděnice že mu nejde motor a tak se tam vypravil Lexa Weinlich, který mu to nějak pošteloval něco přivázali drátem a cesta mohla pokračovat. Zhruba po dvou měsících se Štětina vrátil v pohodě celý vysmátý a ukazoval nám dokumentaci z celé plavby, kdy přes Magdeburg přes středozemský kanál proplul Belgií, Holandsko do Francie až do Paříže. Tam otočili a pluli zpět do Prahy a celou plavbu absolvovali bez nějakých větších potíží. Na tuto dobu to byl mimořádný výkon a my jsme museli čučet s otevřenými pusami co vše je možné.



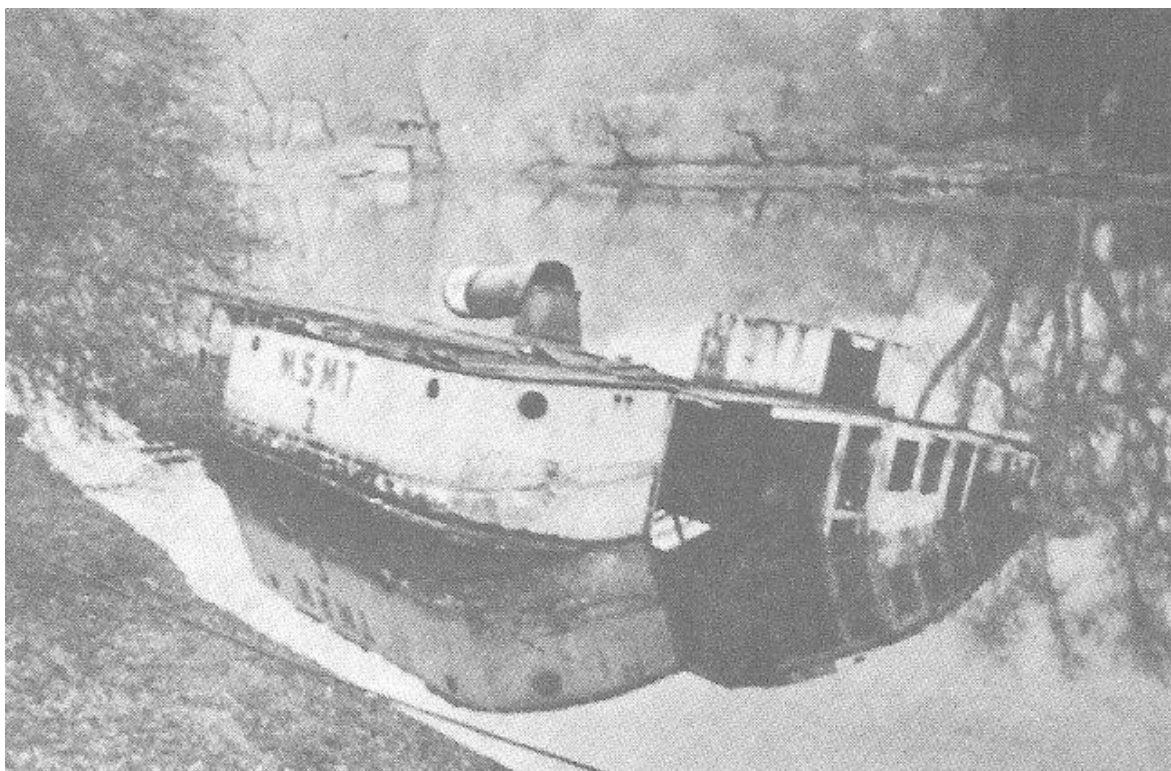
Štětinaova kniha z cesty po Obu.

Potom přišel s tím že uskuteční velkou expedici s loděmi po nějaké ruské řece. Původně měl v úmyslu splout řeku Jenu, ale to mu Rusové nedovolili a tak se zaměřili na OB. Dal se proto dohromady s Mirkem Andrtem, který byl pracovníkem Plavební správy a taky členem klubu a s pomocí svých kamarádů a studentů začala přestavba obou lodí tak aby byly schopné tuto plavbu absolvovat. Štětinaovu loď předělávali na plachetnici a obě lodě i Andrtovu „Magdalenu“, laminovali obšívky, vyměňovali motory a pod. Celkem vzato všichni v loděnici jim v této činnosti fandili, někteří se zúčastňovali na těchto opravách a veškerá činnost se prakticky podřídila tomu, aby tato rekonstrukce mohla být bez problému uskutečněna. Toto období trvalo až do jara 1981, kdy se obě plavidla vydala na dlouhou cestu do Ruska. Naštěstí pro loděnici přestavba byla ukončena, protože jak se vylepšovaly lodě expedice tak bralo za své zařízení loděnice, dílny i klubovna.

Po realizování této expedice a návratu lodí do Prahy byla velká sláva, účastníci byli oslavováni, psali o tom noviny, především Mladá Fronta, která byla hlavním sponzorem výpravy. Hoši byly několikrát v televizi a Andrt se stal také „Osobností Roku“, která se tenkrát každoročně vyhlášovala. Poté také vyšel v Mladé Frontě obsáhlý článek od Andrta, kde popisoval celou expedici a mimo jiné zde psal o loděnici v tom smyslu, že když oni odjeli na expedici, tak loděnice opět upadla do obvyklé nic nedělající letargie. Toto jeho vyjádření byla pouze jediná zmínka o loděnici, která jim po celé období příprav vycházela všemožně vstříc, poskytla zázemí pro realizaci přestavby obou plavidel i prostor na přípravu expedice, kdy se zde pohybovaly desítky lidí a probíhala pomalá devastace loděnice.

Z tohoto důvodu jsem napsal dopis do redakce Mladé Fronty, kde jsem popsal tyto skutečnosti a svůj názor na jejich článek. Toto se velmi dotklo Andrta, který v té době byl slavnou a oslavovanou osobností a tak opět následovala stížnost na Městský výbor Svazarmu a nevím kam všude. Stěžoval si však ne na skutečnost o které jsem se zmínil ale jak už to bývá zvyklostí tak na hospodaření klubu, špatné hospodaření s financemi a podobně. Po tomto opět nastal obvyklý kolotoč kontrol pokladny, inventury a celé dokumentace klubu. Pak po řadě jednání, které se táhly pomalu celý rok, kdy nám nenašli žádné pochybení a stížnosti museli být odloženy pro bezpředmětnost se Andrt se svým plavidlem odstěhoval někam na Slapy. Štětina který se tohoto sporu nezúčastnil prodal své plavidlo „Chvála Bláznovství“ a vydal se jinam za jinými dobrodružstvími, aby po letech skončil na lavičce v Senátu a snaží se zlikvidovat komunisty.

Jeho loď změnila několik majitelů, prošla řadou rekonstrukcí a v současné době je v majetku Tomáše Nýdla. Tímto skončila tato jedna kapitola historie klubu.



Potopený parník (Podmokly), který sloužil jako klubovna mládeže a potopil se v zátocě naproti u cákalů.

V létě roku 1981, v čase dovolených nás přepadly panské choutky a spolu s Pavlem Kohoutem a jeho rodinou jsme se vydali povzbuzeni plavbou Štětiny do Paříže, na plavbu do Německa. Původní náš cíl byly berlínské jezera, kde jsme chtěli strávit dovolenou. Termín, který jsme si na tuto plavbu vybrali snad nemohl být horší a tak zážitky z této dovolené by vydaly na celou knihu. Stálý déšť a chladno a s tím i velká voda, kdy jsme v Německu mnohdy nevěděli zdali jedem ještě po Labi, nebo někde po poli. Zkrátka hrůza a děs. Pavel se z tohoto zážitku již nevzpamatoval a po dalším šoku, který prožil, když se mu po roce v loděnici potopil jeho Kaper, tak s vodním motorismem skončil a emigroval i s rodinou do Rakouska.

Když jsme se vrátili z této povedené dovolené, tak probíhal v loděnici úklid a odstraňování škod po povodni, která také neminula ani naší loděnici .

Pomaloučku se začal vracet život klubu do normálu, když ke konci sezóny přišla jako rána z čistého nebe událost, která na delší období ochromila prakticky celou loděnici. Při návratu z letního pobytu na Slapech se otrávil plynem v kajutě svého plavidla „Penelope“ Mirek Kubela společně s Karinou Schmitovou. Neštěstí se stalo při nocování nad slapskou přehradou, kdy si přitápěli topometem na propan butan a usnuli. Mirek byl pro

svoji veselou a dobrosrdečnou povahu oblíbenou postavou loděnice, zrovna tak jako Karina, která se starala o klubovnu a loděnice byla v té době prakticky jejím jediným domovem.

Nastalo období pohřbů Mirek měl pohřeb ve Strašnicích a Karina v Karlových Varech, kam jsme jeli autobusem. Zde by se mohlo v tomto období konstatovat že loděnice na řadu týdnů upadla do smuteční letargie, kdy jsme se s touto skutečností těžko srovnávali, především proto že se jednalo o mladé lidi mající život před sebou. Takto jsme v období vzpomínání a smutku dožívali tento rok, který sice nadějně začal, ale takto smutně skončil.

Po uplynutí nějakého období se život opět navracel k normálu, a opět se začalo s přípravou lodí na sezónu, dovolené a další radovánky .

Každoročně již od roku 1969 se konala na začátku sezóny vždy plavba zručnosti, která se za léta stala klubovou červnovou tradicí. V březnu se pořádalo sezení k příležitosti Dne žen, v červnu dětský den a na podzim Den Svazarmu, kterého se zúčastňovali všechny organizace Svazarmu v Praze 8. Jednalo se jak o vodáky, modeláře, potápěče motoristy a pod., kteří přijeli a prezentovali každý svého koníčka. Vyvrcholením každého roku bylo vždy silvestrovské setkání což bylo řadu let tradicí a původní Silvestry byly maškarní. Byly roky, kdy jsme se ani nemohli vejít do klubovny. Toto je již bohužel dávnou minulostí a nezbývá nežli vzpomínat .



Hvězdicová plavba Kralupy Ardea .

Mimo to jsme jezdili na různé akce jiných klubů vodních motoristů a to především do Kralup na v této době pořádané „Hvězdicové plavby“, kde bylo vždy mnoho legrace a dobrá zábava. Každou zimu se pořádaly většinou v Domovině námořnické bály, kde se setkávali vodní motoristé ze všech klubů.. Toto vše spolu v loděnici vyplňovalo klubovou činnost a myslím že také upevňovalo vzájemné vztahy a vědomí příslušnosti ke klubu.

Při tomto vzpomínání na časy minulé nemohu zde nezpomenout na jednoho takřka člena klubu, který se stal na několik měsíců našim hostem a ke kterému jsme se zachovali velmi špatně. Jedná se o Lájose, kterého

jsme přijali ho jako malé selátko vykrmovali jsme ho učili ho chlastat pivo a nakonec jsme ho sprostě zabili a snědli. Ubytovali jsme ho v ohradě pod záchodem a sledovali jak přibývá na váze. Bohužel nemohli jsme mu ani dopřát delší život a větší váhu, protože nás nějaký zahrádkář (pravděpodobně zahrádkářka) prásknul na Národním výboru. Z tohoto důvodu jsme museli tohoto kamaráda zabít a sníst ještě v juniorském věku za nářku a pláče některých místních dívek. Jinak byl dobrý, bohužel však měl mnoho příbuzných a tak se po něm jen zaprášilo.



Zabijačka Lájoše .

Tímto vším jsme pomalu navazovali kontakty a přátelství s ostatními pražskými vodními motoristy. Všechny ostatní kluby byly organizovány pod hlavičkou ČSTV a náš klub byl jediným pražským klubem vodního motorismu pod hlavičkou Svazarmu, kde jsme byli přiřčeni pod potápěče, ti ovšem měli jiné zájmy a jiné zaměření. Z tohoto důvodu bylo naše spojení se Svazem Vodního motorismu pro klub přínosem a to také mimo jiné i pro to, že tehdejší předseda Svazu, dr. Štefál byl vynikajícím organizátorem všech akcí a zapáleným fandou vodního motorismu.

Takto pokračoval život v loděnici celá léta, celkem v poklidu a pohodě a život v loděnici byl pro většinu členů relaxací a odreagováním od běžných životních problémů se kterými se musí každý v životě potýkat. V tomto a následujících letech pokračovala stavba šatny, která byla pokračováním již postavené truhlárny, po čase se zase přišlo na to, že bychom mohli šatnu ještě prodloužit a tak se realizovala další stavba a vznikla další přístavba šatny. V letních měsících a hlavně v období dovolených byly realizovány plavby severním směrem a to jak na malé Labe směrem Cidlina a Veletov, tak i po proudu na Žernoseky a Ústí a Děčín. Při plavbách po Labi v tomto období vrcholila doprava uhlí do Chvaletic, tak jsme mnohdy pročekali dlouhé hodiny na proplavení komorou .což nebylo příjemné.

VIII. Loděnice po 20-ti letech .

V dubnu roku 1984 jsme slavnostně oslavili 20-té výročí loděnice na společenském setkání v klubovně, troch jsme popili a vzpomněli na všechny bývalé členy a kamarády.



Slavnostní schůze u příležitosti 20-ti letého výročí loděnice .

Toto období relativního klidu a pohody bylo přerušeno na podzim roku 1985, kdy z nenadání zkolaboval a zemřel již zmíněný Fanda Záda, starý vodák který dělal léta správce loděnice. Tato událost se stala přímo v loděnici , kdy zemřel odpoledne v prostoru parkoviště kde zkolaboval. Pravděpodobně jeho srdce nevydrželo steskem po smrti své manželky Růženky, na kterou byl velmi fixován a která zemřela několik měsíců před ním. Od této doby jsme již přestali být „dudáci“ a zbyly pouze vzpomínky na zaníceného vodáka a dobrého člověka.

Koncem osmdesátých a počátkem devadesátých let byly zahájeny práce na stavbě nového druhého výtahu na loď, který byl uveden do provozu během několika následujících let . Podařilo se sehnat vyřazenou jeřábovou dráhu, která se uložila do výkopu napříč loděnicí na špičku ostrova. Na pohon posloužil původní naviják, který nyní obsluhuje obě dráhy.

V dalších letech přibyla další akce, kdy jsme vždy na výročí úmrtí Mirka Kubely jezdili s kyticí případně z věnečkem k pomníčku na slapskou přehradu uctít vzpomínku na Mirka a Karinu. V počátku jsme jezdili auty, případně autobusem, protože platil zákaz plavby na přehradách. Tyto akce se konaly až do roku 1992, kdy začali pomalu tát ledy a pomalu odcházet magoři ze středočeského KNV. V tomto období se podařilo sehnat na společnou plavbu jednorázové povolení a mohli jsme se na Slapy vydat i po vodě. Toto byl veliký úspěch a tak jsme se dostali skoro po dvaceti letech po vodě až pod Slapskou přehradu. Společně s námi se této akce zúčastnili i vodní motoristé ostatních klubů a od té doby je Memoriál Mirka Kubely oficiální akcí celého Svazu.

Když už jsem u těch magorů z KNV, nemohu zde nezmínout nějakého Jardu Šulce, který byl do zákazu plavby po přehradách velmi aktivním členem našeho klubu, kde byl léta jednatelem a měl zde člun. Po zákazu plavby člun ihned prodal a jako referent středočeského KNV, kde měl na starosti vodní hospodářství dělal od té doby všem vodním motoristům jenom potíže.



Havárie při cestě na Slapy akce Kubela.



První plavba na Slapy.



Nocování ve Štěchovicích .

Tato tradice byla přerušena v říjnu roku 1995, kdy jsme se připravovali na plavbu na Slapy, která se měla uskutečnit 13. října. V loděnici již byli vodáci z Kralup, se kterými jsme měli společně ráno vyrazit na plavbu. Večer jsme měli večírek v klubovně poseděli jsme asi do půlnoci a šli jsme do lodí. Okolo třetí hodiny v noci začala klubovna hořet. Jelikož byla celá dřevěná a plamen byl obrovský a shořelo takřka vše co jsme celá léta v potu tváře budovali. Po požáru začal opět velký úklid, kdy jsme museli zlikvidovat ohořelé zbytky a trosky klubovny ze které se zachovala pouze ohořelá přední část bez střechy. Tato po opravě a rekonstrukci střech se stala na příští období provizoriem pro další činnost klubu. Klubovna pojištěna nebyla, že by nám někdo něco dal nepřipadalo v úvahu a tak nezbývalo nežli se spoléhat na sebe. Po likvidaci spáleniště a sečtení škody vyvstala otázka co bude dál .Při těchto dohadách padaly různé návrhy, reálné i nereálné které mnohdy přesahovaly možnosti klubu. Po řadě dohadů a plánů bylo nakonec upuštěno od všelijakých megalomanských nápadů jako například zakoupení plovoucí ubytovny a tuto předělat a podobně, což bylo sice hezké, ale reprezentovalo výdaje v milionových částkách, které bohužel nebyly k dispozici. Proto bylo rozhodnuto postavit svépomocí, pokud možno jednoduchou stavbu s co možno nejmenšími náklady, stavbu která by nahradila bývalou klubovnu. Po zkušenostech získaných po letech provozu bývalé klubovny bylo rozhodnuto realizovat stavbu menšího půdorysu ale už zděnou. Po zkušenostech z předcházejícími povodněmi.kdy jsme zažili maximální hladinu při povodni nad podezdívkou cca 1 metr nad úrovní terénu a to zhruba v rovině podlahy staré klubovny bylo rozhodnuto , zvýšit podezdívku na takovou úroveň aby se dosáhlo stejné výšky a mohl zde vzniknout sklad. Tímto jsme získali na menším půdorysu prakticky stejný prostor jako byl ve staré klubovně. Také jsme byli v té době přesvědčeni že tímto jsme vyžrály nad všemi velkými vodami, protože tak vysoko aby voda vystoupala až na podlahu plánované stavby jsme v období plánování stavby zdaleka nepředpokládali. Ó jak jsme se mylili!!!

IX. Po požáru .

Na druhou stranu dnes s postupem času a po zkušenostech, které jsme ač neradi získali, můžeme konstatovat že v případě že by klubovna neshořela, tak by určitě nepřežila povodeň v roce 2002. A tak nezbývá konstatovat, že vždy je něco špatného pro něco dobrého.

Rozhodnutí o tom co chceme postavit bylo a tak již zbývalo vyřídit několik maličkostí než se započalo s vlastní stavbou. Těch několik maličkostí znamenalo nechat vypracovat projekt a výkresovou dokumentaci stavby, sehnat řady vyjádření k předpokládané stavbě souhlasných stanovisek a povolení, tak aby bylo možné požádat o stavební povolení. Toto vše zabralo téměř dva roky příprav a spoustu času nežli se podařilo konečně získat stavební povolení a mohlo se započít se samotnou stavbou. Zde však nutno říci že stavební povolení které jsme dostali jsme dostali v poslední chvíli, v době kdy ještě někdo z Odboru Výstavby byl ochoten se pod toto povolení podepsat. V dnešní době po roce 2002 bychom nedostali povolení ani na stavbu psí boudy a tak jsem

přesvědčen že vše proběhlo tak jak mělo a i když vzato z dnešního pohledu se mohla řada věcí udělat lépe a rychleji, tak je možno s uspokojením konstatovat že vše dopadlo alespoň takto.



Zbytek klubovny po požáru.

Tak jak se vyjednávalo stavební povolení, tak se také začalo se sháněním materiálu na stavbu samotnou. Zde velmi pomohlo že se bouraly továrny na Žižkově a tak jsme z bouračky přivezli několik fůr materiálu. Staré vybourané cihly, které se v loděnici čistily a byly použity na spodní část stavby. Dále jsme přivezli spoustu prken různé trámký a stará okna. Velkou pomocí také bylo, že jsme vybourali a přivezli větší množství železných traverz, které jsme použily na podlahu klubovny. Další pomocí byla bouračka na Vinohradech odkud jsme přivezli prkna plechy na střechu a hlavně okna. Toto vše pomohlo výrazně posunout samotnou stavbu klubovny a výrazně jí zlevnit. Také společně s tím, že velká většina práce byla dělána svépomocí umožnilo realizovat stavbu i s omezenými prostředky se kterými klub disponoval. Stavba probíhala v rozmezí 4 let a to v závislosti na financích, materiálu a zapojení členů klubu do této činnosti.

Aby toho všeho nebylo málo, tak v tomto období vznikl také spor s Mirkem Kohoutem. Tato aféra vznikla tím, že mu klub nechtěl povolit kotvení jeho šífu který si zakoupil. Zamítnutí bylo především z důvodů toho, že klub je zaměřen na sportovní plavbu a sportovní plavidla a vždy jsme se bránili přijímat hausbóty a jiná plavidla která nejsou určena pro sportovní plavbu. Také zde po předchozích zkušenostech vznikly obavy z toho, že by se stalo místo kotviště šífu velkou skládkou všeho možného nepořádku které by časem zabralo celou špičku loděnice (toto lze snadno doložit tím, co vzniklo před bránou loděnice v následných letech). Na základě tohoto rozporu do kterého jsme se tímto rozhodnutím dostali, přišla najednou loděnici výpověď s nájemní smlouvy uzavřené klubem a majitelem pozemku který máme pronajatý od Českých přístavů. Po jednáních jsme zjistili, že o tento pronájem projevil zájem Mirek Kohout, který nabídl větší finanční částku za nájem. Pak se po řadě jednání a vzhledem ke skutečnosti že klub byl dlouholetým bezproblémovým uživatelem pozemku podařilo nájemní smlouvu opět získat ale již jsme byli nuceni akceptovat tu cenu nájemného kterou nabídl Kohout. Poté bylo rozhodnuto o jeho vyloučení a po řadě tahanic a odvolávání bylo toto rozhodnutí uskutečněno. Tímto jsme se také byli nuceni prokousávat v období těsně po požáru klubovny a zmiňuji se zde pouze proto abych tuto záležitost osvětlil a popřel případné jiné interpelace této události.

Koncem roku 2001 finišovaly práce na interiéru klubovny tak aby ji bylo možno uvést do provozu na Silvestra 2001 a zahájit zde rok - 2002. Toto se podařilo s úspěchem dokončit a tak zde jako první akce proběhlo uvítání roku 2002.

Po zprovoznění klubovny, kdy zbývalo dodělat fasády a ještě řadu prací jsme všichni byli v přesvědčení, že už nejhorší období se podařilo překonat a že nás již čekají jen světlé zítřky. Takto to vypadalo pouze do července roku 2002, kdy přišla další katastrofa a to povodeň která nemá v celé historii obdoby. To co jsme zažívali v loděnici nemá obdoby a nikdo z nás, kdo to prožíval si to do té doby nedovedl ani ve snu představit. Vše pod vodou, mola a lodě jsme přivazovali na stromy jak se dalo okolo plulo kromě neskutečného množství materiálu vše možné včetně řady chat zahrádkářů .

Celá loděnice byla pod vodou, kdy z klubovny nad hladinu koukala pouze střecha a co bylo ještě horší, jelikož vrchní patro je z itongu, tak tato část započala plavat. Naštěstí to podržel komín a roura u vchodu která drží schody a je připevněna do střechy a klubovna neodplavala a došlo pouze k menšímu posunu a nějakým prasklinám.

Jinak dílny a sklady byly pod vodou celé až nad střechu, mnoho majetku a materiálu uplavalo a mnoho bylo nenávratně zničeno. Když stoupala voda a vše bylo pod vodou, byl to zoufalý pohled ale ovšem po opadnutí vody do normálního stavu tak následný pohled byl ještě mnohem horší. Všude trosky na všem minimálně 30 cm bahna. Policajtovna se převrátila a rozpadla sklad před klubovnou uplavala, sauna byla nenávratně zničena a škody byly hrozné a v tomto období vypadaly jako nezvratné.



Po povodni, zbytky policajtovny .

Po povodni a po smíření s nastalou situací byly ihned zahájeny práce na likvidaci všech škod a na tom aby se loděnice stala opět místem kde se dá žít a provozovat vodní motorismus. A to vše za stavu, kdy to vše vypadalo

tak že se zdálo že není možné aby se loděnice dala ještě někdy do pořádku tak aby v ní mohl být ještě někdy normální provoz tak jako před povodní.



Po povodni šatna a sklad.

Nejprve se započalo s odstraňováním neskutečného množství bahna, které bylo všude a na všem. V loděnici nebyla kromě lodí a mol jediná věc, která by nebyla pod vodou a tak započala na řadu měsíců práce na tom uvést loděnici do stavu jako před povodní.

Toto nekonečná práce s uklízením, čištním, rozebíráním všech strojů a zařízení, které jsme znovu pomalu a v potu tváře uváděli do provozu a to za podmínek, kdy několik týdnů nešel proud a každý člen měl mimo to řadu starostí mimo loděnici jednak v bydlišti tak i v zaměstnání.

Nicméně i přes různé potíže se podařilo dát během řady měsíců, nebo spíš let vše opět do pořádku a dnes již nejsou v loděnici vidět žádné známky po této události což osobně považuji za neskutečnou věc.

X. Závěr .

Tímto časovým obdobím končí také tyto mé vzpomínky na běh událostí v loděnici a další období již probíhá za jiné doby, rozdílných podmínek a není již mým právem toto období nějakým způsobem mapovat. Toto přenechávám jiným a následně těm mladším kteří klub převezmou po nás a doufám že budou pokračovat jak v bojích o zachování existence loděnice, její životaschopnosti a zároveň zachování stavu, kdy loděnice bude nadále oázou klidu a pohody a to ve vyjímečné lokalitě takřka ve středu Prahy.

Je možné že na někoho, kdo dokáže z velkým sebezapřením dočíst až do konce tyto zážitky které jsem se pokoušel popsat, může toto popisování událostí působit spíše hororově. Přesto si ale myslím že i přes některé pohromy které přes nás za uplynulá léta přešly, tak nutno říci že jsme zde zažili krásná léta a chvíle na která se

nemůže zapomenout. Celkem vzato, jeden požár a několik povodní normálních a jedna tisíciletá za období bezmála 50-ti let není tak mnoho.



Sraz na Strnadech.

Úplně závěrem nezbývá nežli uzavřít toto zavzpomínání přáním abychom také my mohli následovníkům předat loděnici fungující a v takovém stavu jak jsme ji převzali od starší generace. Tím bychom nejlépe mohli uctít vzpomínky na všechny ty bývalé členy, kteří položili základy loděnice a kdy většina těchto zakladatelů věnovala klubu mnoho práce a času, nehledíc na finance a nyní se již plaví na jiných vodách odkud není návratu.

KONEC