

## PŘÍSPĚVEK K HISTORII VESLOVÁNÍ V JIŽNÍCH ČECHÁCH OD JEHO POČÁTKŮ DO ROKU 1945

## CONTRIBUTION TO THE HISTORY OF ROWING IN SOUTH BOHEMIA FROM ITS ORIGINS TO THE YEAR 1945

J. Štumbauer

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra tělesné výchovy a sportu

### ABSTRACT

Rowing and skating are our oldest organized sport categories. Rowing origins back to the 60s of 19<sup>th</sup> century. Even though has not been one of the most popular and watched sports it has an important role in the history of our physical education and sports. The location of the rowing centers in the Czech lands is noticeably uneven. The location has been influenced mainly by the connectivity to a suitable watercourse or a suitable water surface. One unique although not the most important rowing region was also created in southern Bohemia. This report includes an analysis of the development of rowing in its three South Bohemian centers – Jindřichův Hradec, Tábor and Třeboň. Additionally the report includes the necessary brief overview of the history of rowing in the Czech lands. Historically these three cities have water areas located directly in their historic centers. This was the main and common determining factor of development of rowing in them. Although the natural conditions in these cities are relatively similar, their rowing development shows significant differences, both in terms of the time and in terms of the linearity of development and level of achievement. This historical analysis also demonstrates the negative impacts of both World wars on sports in our country. Altogether, this report consists primarily of the history of the incredible development in Třeboň's rowing, which took place very soon after 1945. This brought the first golden Olympic success to the Czechoslovak rowing and subsequent expansion of rowing in Jindřichův Hradec.

**Keywords:** rowing; tradition; finance; competitions; results; officials; athletes

### SOUHRN

Veslování je spolu s bruslením fakticky naším nejstarším organizovaným sportovním odvětvím, když jeho kořeny zde sahají až do 60. let 19. století. I když v pozdějších letech pak nepatřilo a také v současnosti nepatří k nejrozšířenějším a také k nejvíce sledovaným sportům, je jeho významná pozice v historii naší tělesné výchovy a sportu nepopiratelná. Rozložení veslařských center na území českých zemí je značně nerovnoměrné a má regionální povahu ovlivněnou hlavně vazbami na vhodný vodní tok, či vhodnou vodní plochu. Jeden svébytný, i když ne úplně nejvýznamnější veslařský region v minulosti vzniknul i v jižních Čechách. Toto sdělení obsahuje kromě nezbytného krátkého exkurzu do historie veslování v českých zemích především analýzu vývoje veslování v jeho třech jihočeských centrech – Jindřichově Hradci, Táboře a Třeboni. Tato tři města totiž dostala historicky do vínku vodní plochy nacházející se přímo u jejich historických center. To bylo hlavní a společnou determinantou vzniku veslování v nich. I když přírodní podmínky v těchto městech si jsou poměrně podobné, vlastní vývoj veslování v nich vykazuje významné rozdíly, a to jak z hlediska časového údobí vzniku, tak i z hlediska linearit vývoje, či dosahované úrovně. V této historické analýze se také projevuje značný negativní vliv obou válečných konfliktů na sportovní život u nás. Jako celek pak toto sdělení fakticky tvoří především historický rámec následnému nebývalému rozkvětu třeboňského veslování, ke kterému došlo velmi brzy po roce 1945, a které přineslo československému veslování i první zlatý olympijský úspěch, a také k následnému rozmachu veslování v Jindřichově Hradci.

**Klíčová slova:** veslování; tradice; finance; soutěže; výsledky; funkcionáři; sportovci

### Stručný nástin počátků veslování ve světě a v českých zemích

Historie veslařských závodů sahá až do období antického Řecka a starověkého Egypta, kde se těšily zájmu zdejších faraonů. V antickém Řecku byly závody triér<sup>1</sup> součástí Panathénajských her pořádaných v Athénách. Vynikajícími veslaři na moři byli i Vikingové.

Ve středověku bylo veslování rozšířeno zejména v Itálii. Například v Benátkách tvořily závody veslic nedílnou součást zdejších slavností a společenských zábav. Kolébkou moderního veslování je ale zcela jednoznačně Anglie, kde byly veslařské závody pořádány již na počátku 18. století. První velká veslařská regata zde byla uspořádána na Temži v roce 1775. Tradice dodnes mimořádně populárního klání univerzitních osmiveslic Oxfordu a Cambridge sahá do roku 1829. Z Anglie se sportovní veslování rozšířilo do některých německých států. První anglický veslařský klub zde vzniknul v roce 1836. Prakticky souběžně byl založen i Hamburger Ruderclub, který je dnes považován za první německý veslařský klub. Z Anglie se sportovní veslování rozšířilo i do řady dalších zemí a začaly být pořádány i mezinárodní veslařské soutěže. V roce 1892 byla založena Mezinárodní veslařská federace FISA (Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron). Veslování bylo zařazeno do programu hned prvních novodobých olympijských her<sup>2</sup> a od té doby je jejich tradiční součástí.

V českých zemích byla velmi dlouhá tradice šlechtou pořádaných tzv. benátských nocí, při kterých se na řekách a rybnících pohybovaly po benátském vzoru slavnostně vyzdobené veslice. Významný jihočeský šlechtic Petr Vok z Rožmberka sjel okolo roku 1600 na rybářském člunu opatřeném vesly Vltavu z Českého Krumlova do Prahy. V Praze byly pořádány za vlády Rudolfa II. nákladné vodní slavnosti. V 18. století se těšila velkému zájmu část svatojánských slavností odehrávajících se na Vltavě. Do Čech se sportovní veslování dostalo z Hamburku, a to díky tehdejším čilým obchodním stykům s tímto významným přístavem. První závody se v Čechách konaly v rámci oslav příjezdu prvního parního vlaku do Prahy dne 22. 8. 1845. V roce 1860 byl v Praze založen první veslařský klub s názvem English Rowing Club, jehož členy byli nejen Angličané a Němci, ale i Češi.<sup>3</sup> Tento klub sídlil na Žofině. Následně zde byl založen utrakovistický veslařský a bruslařský klub Regatta. V roce 1879 jej členové české národnosti opustili a založili čistě český veslařský klub Blesk.<sup>4</sup> Úplně prvním českým veslařským klubem byl ale VK Dolní Beřkovice u Mělníka, k jehož založení došlo roku 1874. Jeho existence však trvala jen velmi krátce. Ve stejném roce vznikl i Bruslařský klub v Jindřichově Hradci, který zdejší veslaři označují za základ později založeného veslařského klubu Vajgar. Další české veslařské kluby se v těchto letech ustanovily v Hodoníně, Roudnici nad Labem a německé pak v Opavě, Ústí nad Labem, Břeclavi a Litoměřicích.

Podíl na počátcích našeho veslování měl i Miroslav Tyrš, který dal v roce 1865 impuls k založení veslařsko-plavecké jednoty Vltava. V následujícím roce byl při Sokole pražském založen veslařský odbor. Zájem o veslování mezi Sokoly vedl k ustavení několika dalších veslařských odborů při sokolských jednotách, např. v Hodoníně, v Roudnici nad Labem a také v Písku. V srpnu 1884 bylo především zásluhou Josefa Rösslera-Ořovského založeno naše veslařské ústředí pod názvem Ústřední jednota veslařů z Čech (ÚJVzČ). Jejimi zakládajícími členy byly VK Blesk Praha, VK Lev Roudnice nad Labem, Klubu veslařů Mělnických, ČAC Roudnice nad Labem, ČVaBK Praha. Tím se veslování stalo po cyklistice našim v pořadí druhým sportem s vlastním národním svazem. ÚJVzČ se sice v roce 1893 podařilo navázat kontakt s Mezinárodní veslařskou federací FISA, která vznikla rok předtím, avšak jejím řádným členem se pro odpor rakouských a německých zástupců stát nemohla. V roce 1896 ale FISA alespoň vydala souhlas se startem českých veslařů na mezinárodních závodech. Tímto souhlasem ale vyvolala ostrou reakci německého a rakouského veslařského svazu a jejich následný bojkot českého veslování.<sup>5</sup> ÚJVzČ v roce 1908 změnila název na Svaz českých veslařských klubů.<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Veslařské soutěže situované do athénské přístavu Pireus se kvůli rozbouřenému moři neuskutečnily.

<sup>2</sup>Veslařské soutěže situované do athénské přístavu Pireus se kvůli rozbouřenému moři neuskutečnily.

<sup>3</sup>Tento klub byl založen anglickými obchodníky v Praze v roce 1860 pod názvem English Crew.

<sup>4</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 337.

<sup>5</sup>Tamtéž, s. 337.

<sup>6</sup>Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 326.

V roce 1895 založil Josef Rössler-Ořovský tradici nejstarší české veslařské soutěže – Jarního skulérského závodu, který se stal po jejich založení součástí Primátorek.<sup>7</sup> Právě vznik závodu o Primátorský štít v roce 1910 se stal významným impulsem pro české veslování. Primátorky se staly jedním z mezníků v rozvoji českého veslování a významnou pražskou (nejenom sportovní) událostí. Našeho prvního úspěchu na mezinárodní scéně dosáhl v roce 1895 Gustav Langhans, který přivezl bronz z mistrovství Evropy v Ženevě.

Po vzniku Československa bylo naše veslařské ústředí přejmenováno na Svaz veslařů RČS a teprve toto bylo v roce 1920 definitivně přijato za plnoprávného člena FISA. Německé veslařské kluby působící na území Československa ale měly i nadále své vlastní ústředí s názvem Landesverband der deutschen Rudervereine in der Tschechoslowakischen Republik.<sup>8</sup> Teprve po řadě let, ve kterých byla vedena jednání mezi oběma ústředími, byla v roce 1934 vytvořena společná střešní organizace s názvem Československý veslařský svaz.

Na první poválečné olympijské hry uspořádané v Antverpách v Belgii v roce 1920 odjely tři naše lodě – osmiveslice složená z roudnických a mělnických veslařů, čtyřka s kormidelníkem ČVK Praha a skifař Gustav Zinke z Roudnice. Všechny tři lodě v silné mezinárodní konkurenci neuspěly a vypadly již v rozjíždkách.<sup>9</sup>

Těžiště československého veslování bylo i po válce zejména v Praze, kde vedle sebe na Schwarzenberském ostrově sídlily ČVK Praha, VK Blesk a VK Slavia (později byl ostatně tento ostrov přejmenován na Veslařský). Nedaleko také sídlil německý Ruder Club Regatta Prag, který měl již před válkou korektní vztahy s českými veslařskými kluby. Silný veslařský klub ČAC sídlil již od roku 1882 v Roudnici. Ve 20. letech také začala stoupat výkonnost veslařů z tradičního klubu KV Mělník.

Na 25. ME ve veslování v roce 1923 na italském jezeře Como a na 26. ME ve švýcarském Curychu v roce 1924 získala bronzovou medaile roudnická osmiveslice a tutéž i roudnický skifař G. Zinke.<sup>10</sup> Ve dnech 3. a 4. září 1925 se v Praze v prostorách Staroměstské radnice konal kongres mezinárodní veslařské federace FISA. V bezprostřední návaznosti na tento kongres bylo v Praze ve dnech 5. a 6. září uspořádáno 27. ME ve veslování. Ve velmi silné mezinárodní konkurenci na něm získali třetí místa G. Zinke na skifu, Josef Straka – Julius Gerhart na dvojskifu a Ladislav Novotný – Josef Schnabel na dvojce bez kormidelníka. Toto ME se organizačně povedlo a mělo doma i v zahraničí velký ohlas.<sup>11</sup>

V roce 1927 sdružoval Svaz veslařů RČS 27 klubů s 2 500 členy a 200 registrovanými závodníky.<sup>12</sup> Našimi nejlepšími loděmi tehdy byly čtyřka ČAC Roudnice, osma KV Mělník a Josef Straka na skifu. Na 29. mistrovství Evropy na jezeře Como v roce 1927 získal skifař Josef Straka třetí místo, na OH 1928 v Amsterdamu šesté místo a na 30. ME uspořádaném v polském městě Bydgoszcz v roce 1929 dokonce druhé místo.<sup>13</sup> Svaz veslařů RČS sdružoval na přelomu 20. a 30. let celkem 30 veslařských klubů, z toho dvacet v Čechách, devět na Moravě a jeden na Slovensku. Tyto kluby měly celkem 2 991 členů.<sup>14</sup> Mezi největší a na mistrovských závodech nejúspěšnější veslařské kluby v Čechách patřily na přelomu 20. a 30. let VK Blesk Praha, ČAC Roudnice nad Labem, KV Mělník, VK Slavia Praha, VK

<sup>7</sup>Skulér je původní český výraz pro veslaře na párové lodi.

<sup>8</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 360.

<sup>9</sup>Kössl, J. et al. (1982). *Malá encyklopedie olympijských her*. Praha: Olympia, s. 266.

<sup>10</sup>Möhwald, Z. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu II*. Praha: Olympia, s. 204.

<sup>11</sup>ME 1925 v Praze mělo velký úspěch. Shlédlo jej více než 20 000 diváků. U cíle byla postavena velká tribuna, mezi Smíchovem Císařskou loukou byl zbudován vojenský pontonový most, mezi Schwarzenberským ostrovem a nábřežím vojenský pilotový most. Na vytýčení dráhy a na organizaci se podílely vojenské motorové čluny. Kongres i závody byly provázeny různými společenskými podniky, jako byla recepce u pana primátora a na závěr slavnostní rozdělení cen v sálech Obecního domu, spojené s rautem pořádaným na počest všech zahraničních účastníků.

<sup>12</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 339.

<sup>13</sup>Möhwald, Z. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu II*. Praha: Olympia, s. 202–205.

<sup>14</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 340.

Vajgar Jindřichův Hradec, ČVK Praha a VK Jordán Tábor. Na Moravě to pak byly SVK Břeclav,<sup>15</sup> ČVK Hodonín, ČVK Brno a ČVK Uherské Hradiště. <sup>16</sup> Nejsilnější německé kluby byly v Litoměřicích, Děčíně, v Ústí nad Labem a v Praze pak tradiční Ruderklub Regatta Prag. Na 33. ME v Bělehradě v roce 1932 získaly osma s kormidelníkem, čtyřka s kormidelníkem a skif s Jiřím Zavřelem třetí místa. Bronzovou medaili ještě získala čtyřka s kormidelníkem na 34. ME v Budapešti v roce 1933. Pak však následoval ústup československého veslování z nejvyšších evropských pozic. Na olympiádě 1936 v Berlíně byly dvojskif, čtyřka s kormidelníkem i osmiveslice vyřazeny již v opravných rozjízdkách.<sup>17</sup>

Jihočeské kluby VK Jordán Tábor a VK Vajgar Jindřichův Hradec patřily podle oficiální svazové statistiky na začátku 30. let mezi deset nejagilnějších veslařských klubů v meziválečném Československu.<sup>18</sup> V Třeboni zase byla k dispozici tehdy naše nejkvalitnější a v podstatě jediná regulérní veslařská dráha, na které bylave 30. letech pořádána velmi oblíbená mezinárodní veslařská regata. Rozvoj veslařského sportu výrazně zbrzdila II. světová válka. Hned na počátku okupace prakticky úplně ustaly česko – německé sportovní styky. Svaz veslařů RČS byl donucen změnit název na Český veslařský svaz (ČVS). I během války byly pořádány tradiční závody jako Primátorky, mistrovství ČVS a Středoškolský pohár. Při některých tradičních sportovních klubech vzniklo několik nových veslařských odborů. Veslování se v tomto období věnovala zejména mládež. Po skončení války došlo v českých zemích k velkému rozvoji veslařského sportu. Do širšího poválečného období spadají i první velké úspěchy českého veslování, mezi nimiž je zvláště ceněno vítězství třeboňské čtyřky s kormidelníkem, ve složení Karel Mejta, Jiří Havlis, Jan Jindra, Stanislav Lusk a kormidelník Miroslav Koranda, na olympiádě v Helsinkách v roce 1952.<sup>19</sup>

## Historie veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945

### *Počátky veslování v Jindřichově Hradci a jeho vývoj do roku 1945*

Jindřichův Hradec má přímo ve svém centru středně velký rybník, jenž se původně nazýval Městský a později se pro něho vžil název Vajgar.<sup>20</sup> Ve středověku ale bylo jeho využití pro zábavu velice problematické, jelikož koupání ve volné přírodě i zábavná jízda na loďkách byly tehdy pokládány za krajně nebezpečné činnosti. Dokonce do roku 1814 bylo koupání ve Vajgaru úředně zakázáno. Pouze v zimě lákala zamrzlá hladina mládež ke klouzání.

A tak teprve v průběhu 19. století se lidé začali zbavovat starých zakořeněných předsudků, a také v J. Hradci se první odvážlivci začali chodit koupat. Vojenská plovárna, která byla od roku 1840 umístěna na břehu Vajgaru přilehlému k Vídeňské ulici, se stala prvním sportovním zařízením v tomto městě. Na plovárně si také bylo možno najmout loďku k veslování.<sup>21</sup> V listopadu 1874 byl v Jindřichově Hradci založen bruslařský spolek. Záhy na to byla s prozatímním souhlasem okresního hejtmanství zahájena jeho činnost, a jakmile to přírodní podmínky dovolily, bylo na Vajgaru zřízeno kluziště. Ve skutečnosti se jednalo o založení vůbec prvního českého sportovního klubu, neboť teprve o rok později byl založen Český veslařský a bruslařský klub v Praze.<sup>22</sup> Jindřichohradecký spolek měl ale zpočátku především zábavní cíle a nikoli sportovní, nebo dokonce závodní. Jednací řečí byla ustanovena čeština, pouze některé tehdy požadované úřední listiny byly psány v němčině. Když zde byla v roce 1885 založena sokolská jednota, tak se začalo vážně uvažovat o včlenění bruslařského spolku do Sokola. V jeho stanovách totiž bylo zakotveno i zřízení jeho odboru pro plavání a bruslení. Valná hromada původního bruslařského spolku však tento návrh odmítla, a tak tento zůstal nadále samostatný. Se stále rostoucím počtem členů se v něm začal stále více projevovat zájem i o sportovní bruslařské

<sup>15</sup>Slovácký veslařský klub Břeclav.

<sup>16</sup>Tamtéž, s. 341.

<sup>17</sup>Kössl, J. et al. (1982). *Malá encyklopedie olympijských her*. Praha: Olympia, s. 295.

<sup>18</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s 338–339.

<sup>19</sup>Tato posádka dokázala ve stejném složení zvítězit i na ME v Kodani v roce 1953.

<sup>20</sup>Rybník Vajgar byl součástí městského opevnění, sloužil jako zásobárna užitkové vody. Jeho vodní plocha má rozlohu cca 45 ha.

<sup>21</sup>Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 3.

<sup>22</sup>Tamtéž, s. 4.

výkony. Ale teprve z roku 1889 pochází zmínka o uskutečněných závodech v rychlojízdě a exhibičním předvádění krasobruslařských figur. Důležitým mezníkem pro činnosti spolku se stal rok 1891, kdy byl jeho předsedou zvolen profesor jindřichohradeckého gymnázia Gustav Heš.<sup>23</sup> Ten pak tuto funkci vykonával až do roku 1914.

V tomto období již měl spolek více jak 200 členů. Tehdy se také začalo uvažovat o využití Vajgaru pro sportovní veslování. S touto myšlenkou přišli absolventi a studenti gymnázia významně podporováni G. Hešem. Většina členstva se však obávala nedostatku finančních prostředků nutných pro tuto poměrně nákladnou činnost. V březnu 1891 ale nakonec valná hromada schválila nové stanovy, podle nichž se spolek změnil na Bruslařský a veslařský klub. Jeho účelem se napříště stalo, vedle zřizování a údržby kluziště, i pořízení a provozování lodí a veslařských potřeb.<sup>24</sup> Klub také získal půjčku na vybavení lodního parku ve výši 200 zl. V následujícím roce tak mohly být zakoupeny tři veslice po 30 zl., dvě nové joly po 50 zl., jedna starší jola za 30 zl. a dvě lodě zábavní.<sup>25</sup> Proti původním plánům byl následně zakoupen i závodní skif. Pro přistávání a uskladnění lodí bylo nutno zřídit přístaviště. Původně se uvažovalo s jeho umístěním do Obecní zahrady hned vedle vojenské plovárny, ale nakonec bylo získáno místo na nábreží Vajgaru pod starou poštou. Zde pak byla postavena dřevěná bouda, která sloužila i jako zázemí pro půjčovnu lodí. Za jednu hodinu platili členové klubu půjčovné ve výši 5 kr. a jeho nečlenové 10 kr.

V následujících, z hlediska činnosti nijak mimořádných letech, se vždy zimní bruslařská sezona střídala s letním provozem lodí. Činnost klubu ale tehdy tvořila důležitou součást společenského života města. Roku 1904 byly pořízeny do dna rybníka ukotvené bóje, což umožnilo zvládnout uvázání neustále se zvyšujícího počtu lodí. Další nové joly byly pořízeny v hornorakouském Gmundenu. Skif byl prodán a v roce 1907 byla zakoupena plachetní loď.

První regata na Vajgaru a zároveň i úplně první veslařská regata v jižních Čechách, byla uspořádána v roce 1892 při příležitosti zasedání Svazu českých lékařů v Jindřichově Hradci. Do jejího programu byly zařazeny závody na jolách a šípkách a na závěr byla uspořádána benátská noc. Posádky jednotlivých lodí si obstaraly stejná trika. Počet zúčastněných lodí pomohla zvýšit výpůjčka z vojenské plovárny. Posádku vítězné joly vytvořily později poměrně významné osobnosti jako Ludvík Domečka,<sup>26</sup> prof. Nušl, F. Tarda a prof. J. Muk. V roce 1903 se 74 členů klubu hlásilo k veslařům a 47 k bruslařům. Studentských členských průkazů bylo vydáno 46. Rodina platila v roce 1905 příspěvek 6 kr., jednotlivec 4 kr., student 1,20 kr. V této době byl klub jediným skutečně činným sportovním spolkem ve městě. Těsně před I. světovou válkou se začalo jednat o změně jeho stanov, podle které by se změnil v široce pojatý sportovní spolek, který by vedle odboru bruslařského a veslařského ustavil ještě odbor lyžařský, sánkařský, tenisový a turistický. Tyto úvahy však přerušilo vypuknutí I. světové války.<sup>27</sup>

Oživení činnosti klubu po válce a jeho přeměna ve skutečně moderní sportovní klub souvisí s příchodem chirurga doc. MUDr. Emanuela Rychlíka do J. Hradce.<sup>28</sup> Ten byl totiž jmenován primářem zdejší nemocnice a přinesl s sebou zkušenosti výborného bruslaře i veslaře a především zkušeného sportovního funkcionáře. Prakticky okamžitě po svém příchodu do města se zapojil do činnosti klubu. V něm se tehdy opět začalo uvažovat o jeho změně na široce pojatý všesportovní spolek. Byla dokonce zahájena jednání s ostatními, tehdy již ve městě existujícími sportovními spolky. K dohodě však nedošlo. Mezitím se členská základna klubu rozrostla a v roce 1920 v něm bylo 90 veslařů. Zájem

<sup>23</sup>Gustav Heš (1848–1917) byl český středoškolský profesor. Činný byl převážně v Jindřichově Hradci, kde se velmi agilně účastnil veřejného života města.

<sup>24</sup>Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 9.

<sup>25</sup>Název jola se tehdy používal pro poměrně robustní a stabilní loď vybavenou nejen vesly, ale i plachtou.

<sup>26</sup>Ludvík Domečka (1861–1937) se později stal významným českým muzejníkem. Byl ředitelem Městského historického a průmyslového musea pro severovýchodní část království českého v Hradci Králové.

<sup>27</sup>Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 10.

<sup>28</sup>Doc. MUDr. Emanuel Rychlík (1876–1963), byl naším předním odborníkem v oboru válečné chirurgie. V době svého působení v Jindřichově Hradci byl čelným představitelem Bruslařského svazu RČS.

o členství v něm byl tak velký, že z důvodu nedostatku prostředků na rozšíření lodního parku dokonce musel na čas vyhlásit moratorium na přijímání dalších členů. Jeho roční rozpočet tehdy činil 30 000,- Kč. V přístavišti měl celkem 15 lodí. Ty ale byly pořízeny již před válkou a nebyly zrovna v nejlepším stavu. V prosinci 1920 byl na valné hromadě zvolen předsedou klubu ing. Waldemar Maresch a místopředsedou E. Rychlík. Ten si rychle získal velký respekt, zejména pak mezi mladšími členy klubu.

V roce 1921 byla zakoupena za 14 000,- Kč nová čtyřveslice. V polovině roku 1923 byl změněn název spolku na Veslařský a bruslařský klub Vajgar, čímž bylo zdůrazněno dominantní postavení veslování v něm. V listopadu tohoto roku byla slavnostně otevřena nová klubovna v domě na nábreží. Ten byl zakoupen již o rok dříve za 15 000,- Kč. Jednalo se o nemovitost čp. 91/II nacházející se za kostelem sv. Jana. V roce 1923 byla pořízena nová závodní čtyřka a skif. K navýšení disponibilních finančních prostředků klubu sloužily i bezúročné půjčky členů ve jmenovité hodnotě 1 000,- Kč. Splaceny měly být do 10 let. Každoročně pak bylo prováděno jejich slosování a věřitelé po dobu platnosti své půjčky neplatili členské příspěvky. Další finanční podporou se stala půjčka od spořitelny ve výši 50 000,- Kč.<sup>29</sup>

Od roku 1922 započaly pod vedením E. Rychlíka pravidelné tréninky první klubové čtyřky složené ze studentů Jaroslava Žahourka, Karla Hlinky, Josefa Vosolobě,<sup>30</sup> Miloše Vejchoda a kormidelníka Václava Žahourka. Jejich první úspěch se dostavil již 20. srpna 1922 na závodech v Táboře. Zvítězili zde jako čtyřka středoškoláků i jako čtyřka starších. Bylo také utvořeno veslařské družstvo příslušníků zdejšího 29. pěšího pluku. To vedl bývalý odchovanec klubu Lhoták.

Snaha E. Rychlíka o zapojení místních středoškolských studentů do činnosti klubu našla velké pochopení především u tehdejšího ředitele gymnázia Dr. Ferdinanda Hoffmeistera. V důsledku toho ve výčtu úspěchů místních veslařů následně převažovala jména tehdejších gymnaziálních studentů. Ti se pod záštitou Vajgaru každoročně zúčastňovali středoškolských závodů, zejména v Praze. Pravidelných závodů pořádaných v Jindřichově Hradci se zase stále více zúčastňovali pražští veslaři. Za vrchol sezony zde byl tehdy považován Závod o přebor jižních Čech na dráze 1 200 m, pro který v roce 1923 věnovala krásnou putovní cenu zdejší spořitelna. Podle stanovených pravidel ji mohl získat natrvalo klub, který zde zvítězil třikrát za sebou. To se naštěstí podařilo domácím. Ti totiž drželi svou neporazitelnost od roku 1924 až do roku 1932.<sup>31</sup>

Rok 1924 ale přinesl jindřichohradeckému veslování jak sportovní, tak i značnou morální újmu. Ta vznikla tím, že při pražských středoškolských závodech byl funkcionáři ČVK Praha podán protest proti startu J. Vosolobě v jindřichohradecké posádce. Ten totiž předtím přestoupil z gymnázia na obchodní školu. Díky uznání oprávněnosti tohoto, ve své podstatě pouze formálního protestu, byly distancovány všechny zde zúčastněné posádky Vajgaru. Následná vzájemná nevraživost s některými pražskými veslařskými funkcionáři doznívala až do roku 1926. Další neblahou záležitostí pro zdejší veslování se stal odchod Emanuela Rychlíka do Písku. Ten tam totiž získal místo primáře tamní nemocnice.

Před svým odchodem z klubu mu E. Rychlík věnoval čtyřveslici. Ta byla následně po něm pojmenována a on byl také prohlášen čestným kapitánem Vajgaru. Však také sportovní výsledky dosažené pod jeho vedením v minulých pěti letech byly opravdu dobré. Vždyť také jeho svěřenci vydatně trénovali. Podle záznamů z deníků při 491 trénincích na vodě ujela družstva celkem 3 225 km. Aktivitu E. Rychlíka po jeho odchodu převzali bratři Žahourkové. V loděnici se tehdy nacházely lodě Vltava, Rychlík, Ivo, Fanoušek, závodní skif Vajgar a 13 ostatních lodí. Na podzim tohoto roku proběhla změna i na postu předsedy klubu, když jím byl zvolen JUDr. Štěpán Musil. V roce 1926 trénovalo 38 aktivních závodníků, 17 starších závodníků a 21 nováčků. Sbor cvičitelů měl sedm členů.<sup>32</sup>

<sup>29</sup>Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 11.

<sup>30</sup>Josef Vosolobě (1905–1986). Tento jindřichohradecký rodák je významnou postavou historie československého sportu. Byl dvojnásobným mistrem Československa a držitelem čs. rekordu ve skoku dalekém. V této disciplíně se zúčastnil i OH 1936. Byl i výborným krasobruslařem, když se stal spolu s Věrou Trejbalovou mistrem republiky a třikrát reprezentoval Československo ve sportovních dvojicích na ME.

<sup>31</sup>Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 13.

<sup>32</sup>Tamtéž, s. 14.

Od roku 1927 patřili k nejlepším jindřichohradeckým veslařům Rohlík na skifu, dvojka V. Musil – Novák s kormidelníkem Nebázlivým, čtyřveslice v sestavě Flutka, Kraus, Petzl, Felzmann s kormidelníkem Žahourkema následně také posádka nově zakoupené osmiveslice nejčastěji startující v sestavě Flutka, Kraus, Sehnal, Nebázlivý, Herman, Šulc, Petzl, Felzman a kormidelník Žahourek. V tomto roce celkem veslovalo 40 studentů, 16 dělníků, 12 vojáků, 5 vysokoškoláků a 3 úředníci.<sup>33</sup>

V roce 1928 veslaři Vajgaru vytěžili z 19 startů 15 vítězství. Čtyřveslice vyhrála na závodech v Brně, Praze a Táboře. Velmi cenné bylo i vítězství osmiveslice na Středoškolských přeborech Československa. Klub také navázal další meziklubové styky, např. s ČVK Brno. V roce 1928 měl 154 členů. Jeho příjmy ze sportovních podniků činily 7 959,- Kč, ze členských příspěvků 6 500,- Kč, z poplatků za půjčování loděk 5 400,- Kč a ze vstupného na kluziště 1 107,- Kč. Zpráva o stavu lodního parku konstatovala, že ceny nových lodí a jol několikanásobně stouply a také jejich údržba se stala velmi nákladnou. Většina finančních prostředků klubu proto padla na nákup a údržbu závodních lodí.

Na valné hromadě v roce 1931 byl zvolen předsedou klubu primář jindřichohradecké nemocnice MUDr. Kolín, místopředsedy Musil a Žahourek. Ten byl pověřen úkolem, aby vytvořil z bývalých jindřichohradeckých středoškoláků, kteří odešli na vysokoškolská studia do Prahy, tamní odbočku Vajgaru. Těmto změnám a rozhodnutím ale předcházela neúspěšná sezóna 1930. V náčelníkově zprávě za tento rok byl konstatován pokles zájmu o trénink a kritizována v ní byla hlavně skutečnost, že z ještě nedávno velmi úspěšného veslařského mužstva středoškoláků zůstali aktivní jen dva. Středoškolský pohár nebyl obeslán, pořádání domácích závodů bylo odřeknuto. A tak vlekoucí se finanční, a převážně z nich vyplývající další problémy způsobily značný ústup jindřichohradeckého veslování z jeho dřívějších pozic.

V roce 1934 se dokonce začalo uvažovat o tom, že klub prodá na úhradu směnečné záruky věřitelům svůj veškerý majetek. Nadto byl Svaz veslařů RČS požádán o odložení zaplacení povinného klubového členského příspěvku. Lodní park v roce 1933 čítal tři závodní čtyřky, jednu osmu, jeden 40 let starý a závodu neschopný skif, jeden starý dvojskul a dvě gigové čtyřky.<sup>34</sup> Navíc bylo dohromady k dispozici jen 12 dobrých vesel. V květnu 1935 požádal MUDr. Rychlík o vrácení své původní lodi, kterou do té doby nechával klubu k dispozici. Odůvodnil to tím, že ten ji stejně nepoužívá, jelikož potřebuje opravu a také tím, že chce v Písku založit veslařský klub.

Problémy klubu došly tak daleko, že se 19. ledna 1937 konala veřejná dražba, při níž byly prodány čtyři čtyřky, osma, plachetnice Jindra a některý další majetek. Lodě ale koupil člen klubu Josef Kraus, který mu je nadále ponechal v užívání. Definitivní řešení to ovšem nebylo. Dluh ve spořitelně dosáhl již výše 96 746,- Kč, a v tisku se veřejně psalo o nebezpečí zániku Vajgaru.

Za této situace se v květnu 1937 sešla mimořádná valná hromada klubu s hlavním plánovaným programem buď jej zachránit, nebo úředně zlikvidovat. Také na ní bylo konstatováno, že aktivně trénují jen dvě dámské a čtyři mužské čtyřky. Počet členů klesl tak, že příjem z členských příspěvků se snížil z 9 000,- na 3 500,- Kč. I za této situace se ale valná hromada rozhodla pro zachování klubu. Do konce roku 1937 se pak podařilo získat 36 nových členů. Hlavní problémy však vyřešeny nebyly a i na následující valné hromadě konané v březnu 1938, se jednalo hlavně o samotnou existenci klubu.<sup>35</sup> Jestliže se ve druhé polovině 30. let objevilo jméno Vajgaru na stránkách sportovních rubrik, tak to bylo jen díky jeho hokejistům.

Německá okupace a II. světová válka negativně ovlivnily život v Jindřichově Hradci mimo jiné i tím, že ten byl obklopen téměř kolem dokola říšským územím. Protektorátní hranice protínala i Vajgar. Při úředně nařízené reorganizaci spolků byla opětovně nastolena myšlenka na sloučení pokračujících sportovních spolků a odborů do jediné korporace. K částečnému sjednocení sportu v J. Hradci tehdy došlo, ale Vajgar zůstal mimo něj. Jeho situace však byla stále doslova kritická. Dluh dosahoval výše 80 000,- Kč, okna v klubovně byla vytlučena, lodě prodané v dražbě J. Krausovi nebylo možno používat, protože byly uskladněny v jeho cihelně nacházející se již za hranicemi Protektorátu Čechy a Morava. Klub se tak tehdy nejvíce angažoval ve cvičení krasobruslařského dorostu a v podpoře hokejového

<sup>33</sup>Tamtéž.

<sup>34</sup>Giga byla dřívější závodní loď. Zejména díky větší šířce a vyšší váze byla v této době již zastaralá.

<sup>35</sup>Muk, J. (1964). *90 let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 14.

mužstva. To se již od roku 1934 zúčastňovalo Mistrovství jižních Čech. V úspěšné činnosti hokejisté Vajgaru pokračovali i během válečných let.<sup>36</sup>

Veslařskému odboru se přes předchozí velké problémy podařilo obnovit činnost v roce 1941. Získal nové členy, byly zaplacený dluhy, s výjimkou toho u spořitelny. S tou ale byla sjednána dohoda. Od J. Krause byly znovu vypůjčeny lodě a začalo se opět trénovat na vodě. V létě byla zprovozněna půjčovna loděk, část klubovny byla pronajata hudební škole. Z příjmů z tohoto a z výtěžku plesu se podařilo zafinancovat opravu klubovní nemovitosti. Klub také obnovil styky s Českým veslařským svazem. Ten mu následně zapůjčil prostředky na nákup nových čtyřveslic. Výbor pracoval opět velice agilně a na vodě trénovalo pod vedením náčelníka Karla Staňka a místonáčelníka Otakara Dosbavy více jak 50 veslařů. K dispozici měli celkem jedenáct lodí.<sup>37</sup>

V roce 1942 se veslaři Vajgaru zúčastnili poprvé po dlouhé době veslařských závodů v Praze a v následujícím roce se konaly v J. Hradci kdysi tradiční meziklubové závody za účasti obou sousedních jihočeských veslařských klubů z Třeboně a z Tábora. Přebor jižních Čech, jehož byl Vajgar zakladatelem a mnohonásobným vítězem, ale vyhráli veslaři Jordánu Tábor, před veslaři z Třeboně. Zmínky z roku 1943 hovoří i o účasti jindřichohradeckých lodí na závodech na Jordánu a také na Vltavě v Praze. Při příležitosti 70. výročí založení klubu, které připadlo na válečný rok 1944, vykazoval Vajgar celkem šedesát aktivních veslařů. V roce 1944 si na veslařských závodech v Praze úspěšně vedli jindřichohradečtí nováčci, kteří zde získali mezi 16 posádkami třetí místo. Následným vyhlášením tzv. totálního válečného úsilí i v Protektorátu Čechy a Morava v srpnu 1944, ale klesla veškerá tělovýchovná a sportovní činnost na minimum.<sup>38</sup>

#### *Počátky veslování v Táboře a jeho vývoj do roku 1945*

Prvním veslařským klubem na Tábořsku byl údajně Veslařský a bruslařský spolek Soběslav. Ten byl formálně založen v roce 1894, ale o zahájení jeho činnosti se nedochovaly žádné zprávy a tento klub zřejmě velice brzy po svém založení zaniknul.<sup>39</sup>

Před I. světovou válkou ale vzniknul veslařský klub v Táboře. Také Tábor má obdobně jako Jindřichův Hradec pro tento sport dobré podmínky v podobě údolní nádrže Jordán nacházející se přímo pod středověkým centrem města.<sup>40</sup> Ustavující valná hromada Veslařského klubu Jordán v Táboře se konala 23. 3. 1909. Jeho prvním předsedou byl zvolen prof. Antonín Turek.<sup>41</sup> Některé prameny ale datují jeho vznik až do roku 1910.<sup>42</sup> Ve stanovách nově vzniklého veslařského klubu je uvedeno: „... Účelem veslařského klubu „Jordán“ v Táboře jest pěstovati veslování, plachtění, plavání, bruslení, atletiku i jiné druhy sportu. Účelu tomu slouží zaopatřování sportovních potřeb a náradí všeho druhu, jakož i společná cvičení, výlety, zábavy, pořádání závodů, zařizování kluzišť atd...“<sup>43</sup>

Založení VK Jordán vzbudilo v českých sportovních kruzích poměrně značný ohlas. Šlo totiž o ryze český klub, který mohl pomoci vytvořit ostatním tradičním českým veslařským klubům (VK Mělník, VK Blesk, ČAC Roudnice a VK Slavia) protiváhu k agilním německým veslařským klubům v Čechách. Během krátké doby totiž jeho členská základna čítala na 70 členů a začal dobře prosperovat. Hrdost na české klima v tomto klubu vyjadřovala čeština, jakožto jediný jednací jazyk, klubové barvy červená a bílá a názvy prvních klubových lodí, jako například osma Jan Žižka z Trocnova; čtyřka Tábor, či

<sup>36</sup>Petzlová, L. (1978). *100 let organizované tělesné výchovy*. Jindřichův Hradec: Jihočeské tiskárny, s. 19.

<sup>37</sup>Muk, J. (1964). *90 let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan Jindřichův Hradec, s. 15.

<sup>38</sup>Jihočeská jednota 1. 9. 1944.

<sup>39</sup>Šíp, P. (1995). *Historie rychlostní kanoistiky a veslování v jižních Čechách*. (Diplomová práce, Pedagogická fakulta, Č. Budějovice), s. 31.

<sup>40</sup>Jordán je považován za nejstarší přehradní nádrž v Čechách. Jeho vodní plocha má rozlohu cca 51 ha.

<sup>41</sup>Šíp, P. (1995). *Historie rychlostní kanoistiky a veslování v jižních Čechách*. (Diplomová práce, Pedagogická fakulta, Č. Budějovice), s. 31.

<sup>42</sup>Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 327.

<sup>43</sup>*Stanovy veslařského klubu Tábor*. (1913). Tábor.

skif Husita. Jedinou výjimkou v tomto tvořila původní klubová vlajka, pro kterou se stala vzorem bojová zástava válečného námořnictva Rakousko-Uherska.<sup>44</sup>

V neděli 9. července 1911 byly VK Jordán uspořádány II. veslařské amatérské mezinárodní závody. Konány byly pod záštitou a podle pravidel Svazu českých veslařských klubů i pod protektorátem rady královského města Tábora. Jednalo se tedy o oficiální závody s vysokou prestiží. Závodní dráha o délce 1 400 metrů vedla od lokality zvané Dosoudil až k jordánské hrázi a na této trase se musely posádky vypořádat i s poměrně prudkou zatáčkou. Závodů se zúčastnily posádky z veslařských klubů ČAC Roudnice, ČVK Praha, VK Blesk Praha, Klubu veslařů mělnických, VK Slavia Praha a domácího VK Jordán. Vypsány byly pro čtyřveslice juniorů, skify juniorů, čtyřveslice I. a II. třídy, skify seniorů a také pro čtyřveslice z mimopražských klubů.<sup>45</sup>

O členství v novém klubu se hlásilo poměrně velké množství zájemců. Členská základna se tehdy dělila na členy zakládající, čestné, přispívající a aktivní.<sup>46</sup> Tise rekrutovali převážně z řad místních studentů. Mezi ty patřili i polští studenti zdejší, tehdy vyhlášené Královské české akademie hospodářské,<sup>47</sup> a kteří hned v prvních letech existence klubu pro něj vybojovali cenné úspěchy. Veslovod Henryk Radomski do konce v roce 1911 dovedl táborskou osmu s polskou posádkou do cíle slavných Primátorek na vynikajícím druhém místě. Veslaři VK Jordán byli jedini z mimopražských klubů, kteří se v období před I. světovou válkou zúčastnili tohoto závodu. Navíc se touto svojí polskou posádkou postarali o neoficiální premiéru tohoto závodu jako mezinárodního. Tento start táborské posádky byl pozoruhodný i proto, že tehdy české veslařské kluby jen výjimečně vlastnily tak drahou loď, jakou v té době byly osmiveslice.<sup>48</sup>

V téže roce klubové posádky projely vítězně cílem několika dalších významných závodů. Za tyto výsledky obdržel VK Jordán velmi cenný čestný diplom Českého olympijského výboru podepsaný Jiřím Stanislavem Guthem-Jarkovským a Josefem Rösslerem-Ořovským. Velmi úspěšný rok 1911 se ale již nikdy v klubové historii nepodařilo zopakovat. Větší rozmach činnosti také poněkud brzdily stísněné podmínky v původní loděnici nacházející se nad hrází Jordánu. Tento problém se ale podařilo vyřešit, když byla v rekordně krátké době postavena nová loděnice na břehu Jordánu pod gymnáziem. Ta slouží dodnes a vystřídal se v ní mnoho generací táborských veslařů.

Během I. světové války došlo k výraznému omezení klubové činnosti, když řada členů musela narukovat do armády. Někteří z nich bohužel na frontě padli. Válečná léta přinesla obecně obyvatelstvu strasti a existenční starosti. I přes ně se alespoň někteří ze členů klubu, kteří nebyli přímo zataženi do války, v letních měsících scházeli v loděnici a sporadicky na Jordánu i veslovali.

V roce 1919 se nakrátko vedení sportovní činnosti klubu ujal jeden z nejlepších tehdejších československých veslařských odborníků Dr. Otakar John. Klubu se rychle podařilo navázat na předválečnou činnost a také se znovu dostavily sportovní úspěchy. V roce 1920 však Otakar John odešel z Tábora do Mělníka, kde následně dovedl tamní veslaře k jejich největším úspěchům.<sup>49</sup> Jeho odchod bohužel předznamenal dlouhých šest let trvající stagnaci. Ne že by zcela utichnul život v loděnici, ale veslování zde tehdy mělo pouze rekreační charakter bez účasti v soutěžích. Teprve roku 1926 se podařilo novému vedení klubu v čele s Antonínem Guttmannem obnovit trénink závodních posádek.<sup>50</sup>

<sup>44</sup>Děkanovský, J. (2009). *Rušitelé poklidné hladiny, aneb 100 let veslařského klubu Jordán*. Praha: Dějiny a současnost, s. 11.

<sup>45</sup>SOkA Tábor, č. inventáře 261, signatura B 64, *Program II. Veslařských amateurských mezinárodních závodů 1911*.

<sup>46</sup>Větší část z prvních členů veslařského klubu Jordán, kteří se ve městě těšili úctě a uznání, však toto obtížné sportovní odvětví sama prakticky neovládala, nýbrž jej podporovala společensky a finančně.

<sup>47</sup>Až 40 % studentů této tehdy prestižní školy pocházelo zejména ze slovanských částí Rakousko-Uherska, ale i z Ruska, Srbska, Bulharska a dalších zemí. Čeština totiž pro ně byla docela srozumitelným vyučovacím jazykem a studium v Táboře jim skýtalo poměrně prestižní odborné vzdělání spojené s přiměřenými náklady.

<sup>48</sup>Primátorky. (2018). Získáno 30. listopad 2018, z <https://www.primatorky.cz/primatorky/historie/>.

<sup>49</sup>V Mělníku se Dr. Otakar John zasloužil zejména o nebývalý výkonnostní vzestup Josefa Straky a o velmi dobrou výkonnost osmiveslice KV Mělnických.

<sup>50</sup>Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzmann, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s. 69.

V roce 1927 měl klub 156 členů a jeho rozpočet činil 14 625,- Kč. Klubový lodní park tehdy tvořily jedna osmiveslice, dvě závodní čtyřveslice, tři skify, dvě plátové čtyřveslice, jeden skul a čtyři joly.<sup>51</sup> Tato úspěšná sezona dokonce klubu přinesla páté místo v celostátním klubovém žebříčku a také odstartovala jeho nové úspěšné období. V roce 1929 si klub pořídil novou plátovou čtyřveslici od firmy Laiks z Německa, která dostala jméno Standa po tehdejší kapitánovi klubu Stanislavu Nepomuckém. Tento rok došlo, k mezi veslaři neobvyklé tragické události, když náhlá červencová bouře překvapila na Jordánu trénující posádku osmiveslice. Loď se potopila a v rozbourané vodě zahynul člen posádky Josef Strnad. V roce 1930 získali mladí veslaři VK Jordán jako vůbec první z venkovských účastníků Středoškolský pohár ve veslování. Následně opět došlo ke stagnaci v závodní činnosti klubu, ze které jej alespoň částečně dostal jeho nový kapitán JUC. Konrád Listopad, který se v roce 1933 ujal vedení závodníků. V následujícím období ukončeném až vypuknutím II. světové války, se na již spíše sporadických úspěších klubu podílela zejména mládež.

II. světová válka měla velmi negativní dopad i na tábořské veslování. Daleko nejtragičtějším bezprostředním důsledkem okupace pro něj bylo uvěznění dlouholetého kapitána VK Jordán Konráda Listopada gestapem ukončené jeho popravou vykonanou 16. června 1942 přímo v Táboře.

I v tomto těžkém období táborští veslaři udržovali v chodu klubový život, alespoň nepravidelně se scházeli v loděnici a občasné i veslovali na hladině Jordánu.<sup>52</sup> V roce 1943 dokonce dokázali zvítězit v Jindřichově Hradci na dříve tak populárních jihočeských meziklubových závodech. Zmínky z roku 1943 také hovoří o pořádání závodů na Jordánu a o účasti tábořských veslařů na závodech v Praze.

#### *Počátky veslování v Třeboni a jeho vývoj do roku 1945*

Vůbec prvním sportem, který začal být v Třeboni v organizované formě provozován, se stala cyklistika. Jedním z impulsů pro vznik prvního sportovního odvětví ve městě byla i zastávka bratrů Kohoutových v něm, ke které došlo během jejich propagační jízdy do Vídně uskutečněné v roce 1883. K ustavující valné hromadě cyklistického spolku, který na ní přijal název Klub cyklistů treboňských, došlo v roce 1884.<sup>53</sup> Na přelomu let 1886–1887 byl založen bruslařský odbor tohoto klubu, který si následně vždy v zimě zřizoval kluziště na rybníku Svět. Bruslení se tehdy těšilo velké popularitě a díky tomu měl klub v této době celkem 230 členů. Po utvoření bruslařského odboru se v klubu zrodila myšlenka i na zřízení a provozování plovárny. Vstupné na ni mělo být, vedle vstupného na kluziště, dalším zdrojem jeho příjmů. Před její vlastní výstavbou se jeli treboňští inspirovat do Jindřichova Hradce, kde tehdy již klubová plovárna fungovala. Plovárna v Třeboni ale tehdy nebyla zřízena na rybníku Svět,<sup>54</sup> ale na vedlejším Opatovickém rybníku.

Do stejného období jsou v některých pramenech datovány i začátky treboňského veslování. O tom se ale dochovaly jen velmi kusé memoárové informace, podle nichž tehdy dokonce mělo dojít k založení veslařského odboru Klubu cyklistů treboňských. V realu se však nejspíše jednalo o vyjíždky na lodkách s vesly pro zábavu a rozptýlení. O skutečném sportovním veslování v Třeboni, a to v celém dlouhém následném období, se nezachovaly žádné zmínky. Vzhledem k tomu, že v sousedním J. Hradci byly provozovány na rybníku Vajgar plovárny, při kterých fungovaly i oblíbené půjčovny veslic a loděk, dá se s vysokou dávkou pravděpodobnosti předpokládat, že tomu tak bylo i v Třeboni.

Jelikož Klub cyklistů treboňských v té době již sdružoval více různých sportů, tak 4. května 1914 změnil název na realitu lépe vystihující Sportovní klub Třeboň 1884, ale ani z tohoto období se bohužel nezachovala žádná hodnověrná zmínka o existenci veslařského odboru, či alespoň kroužku při Sportovním klubu Třeboň 1884.

V dostupných pramenech je zachycen vývoj treboňského veslování až od začátku 30. let 20. století. Za jeho průkopníka je v nich většinou udáván ing. Karel Perlhefter, který začal veslovat v Táboře během svých studií na tamní Zemské vyšší škole hospodářské. Po ukončení následných vysokoškolských studií v Praze odešel v roce 1930 za prací do Třeboně. Jakmile uviděl jedinečný potenciál rybníka

<sup>51</sup>Šíp, P. (1995). *Historie rychlostní kanoistiky a veslování v jižních Čechách*. (Diplomová práce, Pedagogická fakulta, Č. Budějovice), s. 38.

<sup>52</sup>Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s. 69.

<sup>53</sup>100 let tělovýchovy v Třeboni. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň, s. 10.

<sup>54</sup>Rybník Svět leží pouhý jeden km od hlavního treboňského náměstí. Jeho vodní plocha má rozlohu cca 201 ha.

Svět, zakoupil spolu se svým přítelem Otakarem Hlaváčkem závodní plátový skul. Na této lodi pak začali téměř denně jezdit. Zprvu to bylo jen pro vlastní zábavu, ale po té co se seznámili s činností veslařů v Jindřichově Hradci a Táboře, začali v roce 1931 připravovat založení veslařského odboru i v Třeboni.

V roce 1932 bylo na řádné valné hromadě SK Třeboň 1884 schváleno ustavení jeho veslařského odboru (VOSK Třeboň 1884). Na jeho následné ustavující schůzi bylo zvoleno představenstvo, jehož předsedou se stal JUDr. Josef Maruna a jednatelem ing. Karel Perlhefter. Založení VOSK Třeboň 1884 vyvolalo široké a mimořádně kladné ohlasy. V nich byl nejčastěji zdůrazňován jedinečný potenciál, kterýmá v tomto městě právě veslování. „...*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 nejuděčnějších 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 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... 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...*”<sup>55</sup>

Již 10. července 1932 byly na Světě uspořádány první veslařské závody, jichž se zúčastnili veslaři z pěti klubů. Přihlíželo jim úctyhodných 1 500 diváků. Ještě v tomto roce byla postavena na ostrově nacházejícím se nedaleko hráze rybníka Svět dřevěná loděnice. Náklady na její stavbu činily 13 162,- Kč a vydatně na ni přispěl celý Sportovní klub Třeboň 1884. Zároveň byla také zakoupena první klubová loď, a to plátová čtyřveslice. V letech 1932–1933 bylo v Třeboni uspořádáno několik dalších veslařských závodů, ale ty měly především propagační a náborový charakter. Jinak počátky vlastní veslařské činnosti byly dosti skromné, nedostatečný byl zejména počet klubových lodí, chyběly i trenérské zkušenosti. A tak větší úspěchy mělo zpočátku treboňské veslování na poli organizátorském, než závodním. Povzbuzení zdařilým průběhem prvních, zde v letech 1932–1933 uspořádaných závodů, se činovníci rozhodli zorganizovat podstatně rozsáhlejší závody s pokud možno i mezinárodní účastí.

O jejich pořádání, které by umožnilo plné využití potenciálu rybníka Svět přesahujícího rozměr místního, či jihočeského veslování, uvažovali zakladatelé a obdivovatelé treboňského veslování od jeho samotných počátků. Největším a nejnadšenějším obdivovatelem zdejších podmínek byl Dr. Josef Kalibera z pražského VK Blesk. Tento veslařský nadšenec a funkcionář byl mimo jiné i redaktorem časopisu Vodní sporty vydávaného Svazem veslařů RČS. Všeobecně uznávaný zakladatel treboňského veslování Karel Perlhefter několikrát zdůraznil, že to byl právě J. Kalibera, kdo byl duchovním otcem myšlenky využít rybník Svět pro pořádání velkých veslařských regat s mezinárodní účastí. Jejich zakladatelé a propagátoři zdůrazňovali především jedinečnost přírodní dráhy na rybníku Svět a také si přáli, aby se Třeboňská regata stala každoročním reprezentačním podnikem Svazu veslařů RČS.

Například v roce 1935 napsali pořadatelé přímo do programu závodů: „...*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...*”<sup>56</sup>

I. mezinárodní treboňská regata se konala 8. července 1934 za účasti 11 klubů, z nichž byl jeden zahraniční. Zúčastnilo se jí 123 závodníků na 28 lodích a přihlíželo jí více jak 3 000 diváků. Na těchto

<sup>55</sup> Jihočeský Obzor, květen 1932.

<sup>56</sup> Jiskra Třeboň. (2009). Získáno 20. listopad 2018, z <https://www.veslovani.jiskratrebon.cz/historie>.

závodech se ve své kategorii podařilo zvítězit domácí dorostenecké čtyřveslici s kormidelníkem ve složení Aubrecht, Porod, Janoud, Měšťan a Mann.

II. mezinárodní treboňská regata byla uspořádána 29. – 30. června 1935 a obeslalo jí 15 veslařských klubů, z nichž opět jenom jeden byl zahraniční. Počet účastníků ale vzrostl na 274 a počet lodí na 57. Celkem 18 jízd shlédlo více jak 6 000 diváků. I tentokrát si připsali domácí úspěch v podobě druhého místa v závodu čtyřveslic s kormidelníkem. Jeli ve složení Koloušek, Kubala, Nekola, Ereimáš a Mann.

III. mezinárodní treboňská regata se konala 28. – 29. června 1936. Přijelo na ní 17 klubů a z nich již 4 byly ze zahraničí. Počet zúčastněných závodníků stoupl na 308 a počet lodí na 73. Také počet diváků přesahující 10 000 znamenal jejich významný nárůst.

Již skutečně významným podnikem se stala IV. mezinárodní treboňská regata uspořádaná 17. – 18. července 1937 pod protektorátem Svazu veslařů RČS a treboňské městské rady. Ze zahraničí se na ní přihlásily hlavně veslařské kluby z Rakouska, dále švýcarský klub S. N. Etoile z Biennu a také klub S. N. de la Basse Seine de Paris z Francie.<sup>57</sup> Zejména účast švýcarského klubu byla velmi významnou událostí také proto, že tento klub byl vítězem francouzské soutěže Grand Prix de l'Exposition a v jeho barvách přijel tehdejší nejlepší švýcarský skifař E. Studach. V čestném předsednictvu zasedli, mimo jiné, Dr. Jiří Stanislav Guth-Jarkovský, Jan Malypetr<sup>58</sup> a Dr. Adolf Schwarzenberg.<sup>59</sup> V rámci této regaty byl vypsán i vyzývací závod pro dorosteneckou kategorii o cenu JUDr. A. Vlacha. Mladí treboňští veslaři na čtyřce s kormidelníkem v sestavě Viřha, Kaisersat, Bystříčský, Marek a Dušák uchvátili hlediště svým vítězstvím před favorizovanou lodí ČVK Praha.

Sportovní i společenský dopad i rozsah čtyř dosud uspořádaných regat na tehdy jediné regulérní veslařské dráze v Československu byl neobyčejný, a to jak doma, tak i v zahraničí. Po jednoznačném úspěchu IV. mezinárodní regaty přidělila FISA pořádání svého dalšího kongresu a na něj navazujícího mistrovství Evropy Československu v roce 1938. Kongresová jednání se měla odbyvat v Praze, ale vlastní, v pořadí již 38. ME ve veslování, mělo být uspořádáno na veslařské dráze rybníka Svět. Pro delegáty a hosty kongresu a zahraniční činovníky závodů měl být vypraven z Prahy do Třeboně zvláštní vlak. Vzhledem k tomu, že se mezinárodní politická situace ve střední Evropě na jaře 1938 velmi zhoršila, FISA odvolala své rozhodnutí o přidělení pořádání ME Československu a narychlo jej přidělila italskému Milánu. Místo toho bylo v roce 1938 na treboňském Světě alespoň poprvé uspořádáno mistrovství Československa ve veslování.<sup>60</sup>

Během II. světové války treboňské veslování skomíralo podobně jako jindřichohradecké a tábořské. V době okupace veslařský život na ostrově chřadl a závodní činnost téměř ustala. V tomto období se treboňští veslaři zúčastnili již vzpomenutých veslařských závodů v Jindřichově Hradci, Táboře a také Rennerova memoriálu v Praze, který byl tehdy považován za neoficiální mistrovství republiky.<sup>61</sup> Zároveň však toto veskrze smutné období, ve kterém se zde podařilo udržet alespoň omezený veslařský sportovní provoz, znamenalo výchozí odrazový můstek pro velmi bouřlivý rozvoj veslování, k němuž v Třeboni došlo v následujícím období.

#### *Vznik a krátká existence Veslařského odboru Tělocvičné jednoty Sokola Písek*

K pokusu o zavedení veslování v Písku došlo již na začátku 80. let 19. století. Impulsem k tomu zřejmě bylo zřízení veslařského odboru při Sokole pražském a následně i při sokolských jednotách v několika dalších českých a moravských městech. „...*Tělocvičná jednota Sokol v Písku zřídila koncem března 1882 odbor veslařský. U loďaře J. Knihy v Týně n. Vlt. zakoupila 2 čtyřveslovky po 30 zlatých, 2 šestiveslovky po 33 zlatých a 2 kocáby po 5 zlatých. L. Křepelka byl vyslán do Prahy k Českému veslařskému klubu, aby se tam prakticky vycvičil. Koncem května se již cvičilo na lodích čtyřikrát týdně po třech hodinách. Na městském ostrově byla zřízena za 200 zlatých oblékárna. 23. července 1882 byl uspořádán první závod, jehož se nejprve zúčastnily loďky Střela a Blesk po jednom muži a potom Sokol a Prácheň, obsazené družstvy s pěti veslaři. Ve výboru jednoty nenacházela činnost odboru velké pochopení. Činovníkům odboru bylo vytýkáno, že za měsíční příspěvek 15 kr. přijímá každého*

<sup>57</sup> Francouzský veslařský klub se ale nakonec této regaty nezúčastnil.

<sup>58</sup> Jan Malypetr byl v té době předsedou Poslanecké sněmovny Národního shromáždění.

<sup>59</sup> *Treboňská regata, Rybník „Svět“ 17. a 18. července 1937.* (1937). Třeboň: Veslařský odbor S. K. Třeboň 1884, s. 14–15.

<sup>60</sup> Vlk, G., & Vališ, J. (1984). *100 let tělovýchovy Třeboň 1884–1984.* Třeboň.

<sup>61</sup> Tamtéž.

*zájemce, třebaže pro Sokol nemá žádné porozumění. A tak původní nadšení brzy vyprchalo, dva roky veslařský obor jen živořil a v roce 1886 zanikl...<sup>62</sup>*

Ostatně k výraznějšímu rozšíření veslování v Sokole nedošlo ani jinde. Dalším důvodem k tomu, že se zde veslování neuchytilo, mohlo být i to, že v Písku byly k dispozici jen kratší, a navíc ne příliš rovné úseky klidné řeky nad zdejšími otavskými jezy. Veslování se pak v žádné jednotě či klubu v Písku prokazatelně nepěstovalo celých příštích více jak 50 let, a to přesto, že se zde na vodě pohybovalo mnoho nejrůznějších plavidel. Zdejší vodácký život se ale orientoval hlavně na vodní turistiku po Otavě s také i dále po Vltavě.<sup>63</sup>

## Závěr

Počátky veslování v jižních Čechách sahají do posledních desetiletí 19. století. Bruslařský klub, který byl v Jindřichově Hradci založen v roce 1874, a jenž patří k našim absolutně nejstarším sportovním klubům, zařadil veslování mezi jím provozované sportovní odvětví na konci 80. let 19. století. Bezpochyby k tomu přispěly příhodné podmínky v podobě rybníku Vajgar nacházejícího se prakticky uprostřed tohoto města. Jeho přejmenování na Bruslařský a veslařský klub v roce 1891 jenom podtrhlo vzrůstající význam, který v něm rychle začalo získávat veslování. O rok později zde byla uspořádána první regata, která je vůbec prvním oficiálním veslařským závodem uspořádaným v jižních Čechách. Historická analýza vývoje zdejšího veslování ale ukázala velké výkyvy jeho úrovně, ke kterým zde v minulosti docházelo. Přesto byl v té době již Veslařský a bruslařský klub Vajgar Jindřichův Hradec na přelomu 20. a 30. let 20. století řazen v oficiálních pramenech mezi největší a na mistrovských závodech nejúspěšnější veslařské kluby v Čechách.<sup>64</sup> Až do roku 1934 pak lze bezesporu označit jindřichohradecké veslování za vůdčí v jižních Čechách. Následně se však kromě skromných materiálních podmínek, jako limit jeho dalšího rozvoje také projevila pro mužské kategorie nestandardní délka dráhy, která jde na pouze padesátihektarovém Vajgaru vytýčit (max. 1 200 m).

Před I. světovou válkou vzniknul i veslařský klub VK Jordán v Táboře. Ihned po svém založení se začal naplno věnovat závodní činnosti. Její počáteční vzestup byl opravdu překotný, ale z valné části k tomu přispěli již hotoví veslaři, kteří přišli do Tábora studovat Královskou českou akademii hospodářskou. Především polští studenti se tehdy postarali o první cenné úspěchy nového klubu. Mezi nimi jistě vévodí druhé místo tábořské osmy, které vybojovala v roce 1911 ve II. ročníku Primátorek. Přestože se klubu úspěchy dosažené v roce 1911 již nikdy nepodařilo zopakovat, tak na přelomu 20. a 30. let 20. století byl v oficiálních pramenech řazen v pořadí největších a na mistrovských závodech nejúspěšnějších veslařských klubů v Čechách jen velmi těsně za BVK Vajgar. Kromě obdobných materiálních problémů jaké měli veslaři v J. Hradci, se také zde začal negativně projevovat nevhodný tvar a malý rozměr Jordánu pro další rozvoj zdejšího veslování. Mezi nejznámější veslaře, kteří v minulosti jezdili na Jordánu, patří člen zlaté třeboňské čtyřky Karel Mejta a olympijský vítěz na dvojskifu z roku 1960 Václav Kozák.<sup>65</sup>

To veslování v Třeboni prošlo velmi odlišným historickým vývojem. Jeho počátky můžeme označit s přihlédnutím ke zdejším vynikajícím podmínkám za překvapivě opožděné. Jedinečné podmínky ale umožnily prakticky ihned po založení zdejšího veslařského klubu pořádání špičkových veslařských podniků. Zdejší přírodní potenciál si uvědomovali vedle místních především špičkoví funkcionáři Svazu veslařů RČS. Od poloviny 30. let zde byly za všeobecné podpory pořádány na naší, tehdy jediné, plně regulérní veslařské trati v Československu mezinárodní regaty. Jejich stupňující se úspěch dokonce vedl k tomu, že FISA do Třeboně přidělila pořádání ME 1938. I když se zde toto ME vlivem tehdy rapidně se zhoršující politické situace ve střední Evropě nakonec neuskutečnilo, zdejší ideální podmínky a tehdejší kontakt se špičkovým zahraničním veslováním byly hlavním zdrojem následného velkého vzestupu zdejšího veslování.

Až na krátkou epizodu, kterou se stalo založení odboru veslování při Sokole Písek, a také až na věrohodně nepotvrzené založení Veslařského a bruslařského spolku v Soběslavi, který navíc nevykázal

<sup>62</sup>Peroutka, O. et al. (1968). *100 let tělesné výchovy v okrese Písek*. Písek: OV ČSTV, s. 76–77.

<sup>63</sup>Tamtéž.

<sup>64</sup>Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 341.

<sup>65</sup>Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s. 69.

jakoukoliv činnost, se nepodařilo zjistit jakékoliv fragmenty historie tohoto sportu v dalších jihočeských městech. Překvapivé je to zejména v případě Českých Budějovic a Týna nad Vltavou. Z těchto měst se dokonce zachovaly i fotografie s veslařskými motivy. Jednalo se ovšem jen o veslování pro zábavu a nikoliv o sportovní odvětví. To bylo s největší pravděpodobností zapříčiněno i tím, že pozici tradičního a silného sportovního odvětví vázaného na vodní prostředí v nich zaujala z materiálového hlediska, i z hlediska podmínek méně náročná kanoistika.

Přestože jihočeské veslování jako celek z dlouhodobého hlediska nepatřilo k naší absolutní špičce, tak je jeho význam nezanedbatelný. Především se jedná o mnohaleté pořádání špičkových veslařských podniků na třeboňském Světě.<sup>66</sup> Bezprostřední zásluhy pak má třeboňské veslování na zisku naší první veslařské zlaté olympijské medaile v roce 1952. Kromě celé plejády dalších úspěšných, původně jihočeských veslařů, pak zde musíme uvést alespoň českobudějovického rodáka a původně třeboňského veslaře Václava Vochosku a jindřichohradeckého rodáka a nyní opět Jihočecha Václava Chalupu.

Autor předpokládá, že v budoucnu na toto sdělení naváže historickou analýzou vývoje jihočeského veslování od roku 1945 do současnosti. I v té totiž stále existují, i když pod jinými názvy, tři původní jihočeské veslařské kluby zařazené do vltavské veslařské oblasti Českého veslařského svazu.

## **Prameny a literatura**

### **Archivní fondy**

SOKA Tábor, č. inventáře 261, signatura B 64, *Program II. Veslařských amateurských mezinárodních závodů 1911.*

### **Periodika**

Jihočeské listy, roč. 1895–1938.

Jihočeská jednota, roč. 1941–1944.

Jihočeský Obzor, roč. 1932.

Jihočeský sportovní týdeník 1922–1941.

### **Tištěné prameny**

*50 let veslování v Třeboni.* (1982). Třeboň: TJ Jiskra.

*Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku.* (1985). Tábor.

*Stanovy veslařského klubu Tábor.* (1913). Tábor.

*Třeboňská regata, Rybník „Svět“ 17. a 18. července 1937.* (1937). Třeboň: Veslařský odbor S. K. Třeboň 1884.

### **Literatura**

Bártů, T. (2018). *Historie tělesné výchovy a sportu v Jindřichově Hradci.* (Bakalářská práce, Jihočeská univerzita, Č. Budějovice).

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

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

Děkanovský, J. (2009). *Rušitelé poklidné hladiny, aneb 100 let veslařského klubu Jordán.* Praha: Dějiny a současnost, kulturně historická revue.

Kabeláč, M. (2018). *Historie tělesné výchovy a sportu v Třeboni.* (Bakalářská práce, Jihočeská univerzita, Č. Budějovice).

Kössl, J. et al. (1982). *Malá encyklopedie olympijských her.* Praha: Olympia.

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

Peroutka, O. et al. (1968). *100 let tělesné výchovy v okrese Písek.* Písek: OV ČSTV.

Petzlová, L. (1978). *100 let organizované tělesné výchovy.* Jindřichův Hradec: Jihočeské tiskárny.

Šíp, P. (1995). *Historie rychlostní kanoistiky a veslování v jižních Čechách.* (Diplomová práce, Pedagogická fakulta, Č. Budějovice).

---

<sup>66</sup>Veslařská dráha na rybníku Svět byla dlouho nejlepší u nás, a to až do otevření veslařského a kanoistického areálu v Račicích v roce 1986.

Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Táborsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny.  
Vlk, G., & Vališ, J. (1984). *100 let tělovýchovy Třeboň 1884–1984*. Třeboň: TJ Jiskra.

**Elektronické a internetové zdroje**

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

<https://www.vkvajgar.cz/>.

<https://www.veslovani.jiskratrebon.cz/historie>.

**Doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.**

**KTVS PF JU**

**Na Sádkách 2/1**

**370 05 České Budějovice**

**stumba@pf.jcu.cz**