# 1975



# Vodácka kronika

TELOVÝCHOVNÁ JEDNOTA POZEMNÉ STAVBY
BRATISLAVA, MILETIČOVA 7



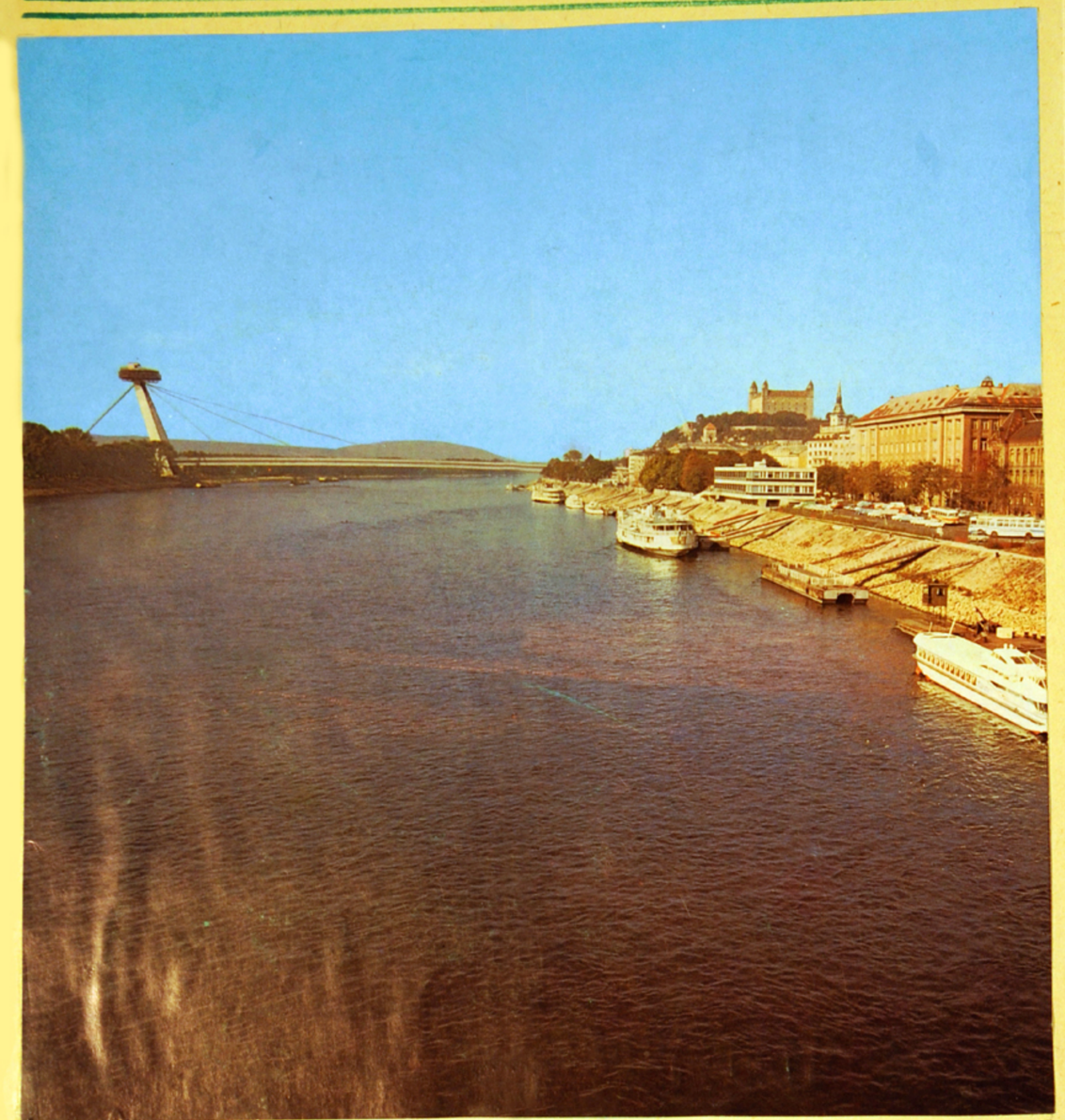






Foto: Lajo Šebo

Zakončením vodáckej sezóny sa naša činnosť neskončila. Cez zimné mesiace sme sa pravidelne stretávali každú stredu v klubovni lodenice, tak ako v minulosti. Vzpomínali sme zážitky z minuloročných splavov a tieto sme si oživovali často premietaním farebných diapozitívov. Určili sme si nedeľnú trasu pešej túry do zimnej prírody, aby sme si udržali čiastočne kondíciu a pritom zhodili voľáke to kilo.

Často prišla ku slovu kytara a mandolína a pri fľaške Müllera sme si zanôtili v družnej zábave staré vodácke evergriny.

Robili sme si do tohoročnej vodáckej sezóny plány a netrpezlive sme čakali na jaro, aby sme mohli objavovať nespočetné krásy Dunaja a jeho ramien.



4

# Plavecké Podhradie - Pajštun - Sološnica (rok 1973) - Smolnická - R. Šebo - L. Šebo.













5











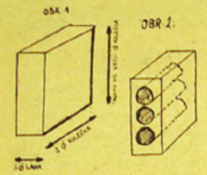




Foto: Lajo Sebo

# VÝROBA KLADEK

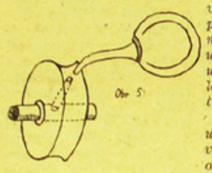
*Pro výrobu normální jednoduché kladky si opatříme dřevěný obdélníkový blok z tvrdého dřeva třikrát tlustší průměru lana, které má kladkou procházeti, o délce dvakrát průměr vybraného kovového kolečka a o šířce poněkud větší nežli tento průměr (obr. 1).*




*Do dřevěného bloku se nejdříve vyvrtají 3 díry, každá o průměru rovnajícím se přesně šířce kovového kolečka (obr. 2). Pak se díry spojí dlátem a dokončí raspil. Je naprosto nutné, aby kovové kolečko bylo těsně umístěno v dřevěném bloku, neboť jinak by lano spadávalo s kolečka a zasekávalo by se hlavně při šikmém tahu (obr. 3).*

*Pro kovové kolečko je nejlépe použíti bronz nebo mosaz. Pokud možno nepoužívejte kolečka z litiny, která snadno rezaveji i po zinkování. Není nutné, aby výřez kolečka byl hluboký; menší výřez postačí, neboť lana nabývají objemu, když jsou mokrá, a pak špatně procházejí v hlubokém zářezu, a tím se samozřejmě též dříve opotřebují (obr. 4).*

*Strany kladky se provrtají pro umístění osy kolečka. Osa bude pokud možno mosazný nebo bronzový nýt, který se snýtuje na měděné podložce. Nýtovati velmi pečlivě, aby se osa neprohnula. Pro demontáž kladky bude pak stačiti pilníkem odstranit snýtovanou část osy. Je samozřejmé, že v tomto případě nelze používat jeden nýt několikrát pro stejnou osu.*




*Mazání kladky lze provésti velice snadno: vyvrtá se dírka o průměru 2—3 mm z výřezu kolečka až k ose. Do této dírky se pak kápne trochu oleje (obr. 5).*

*Pro upevnění kladky můžeme použít tradiční spletené lano, které obtáčí kladku a umisťuje se do připravených zářezů (obr. 6). Spletené lano je ukončeno kovovým očkem na své horní části (obr. 7). Nevýhoda tohoto způsobu je hlavně rychlé opotřebení spleteného lana, které se musí pravidelně obnovovati.*

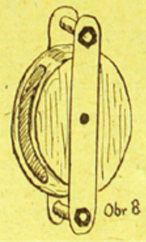
*Používá se proto obvykle kovové uchycení. Nejjednodušší je na obr. 8: dva železné plátky umístěné v příslušných zářezech ve dřevě, vyvrtané uprostřed pro průchod osy kolečka a na obou koncích pro upevňovací šrouby. Pro upevnění této kladky na loď nebude často zapotřebí ani třmene (šekle).*

*Jiný způsob kovového upevnění používá kovovou tyčku, zploštěnou na obou koncích na dostatečné délce. Tyčka se pak ohne do vhodného tvaru a dřevěné těleso kladky se do ní vsune.*



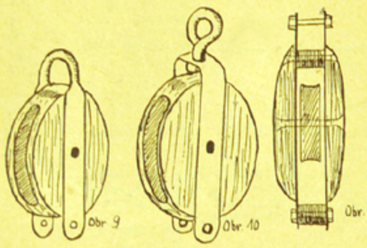







*Oba konce tyčky se provrtají a spojí šroubem (obr. 9).*

*Další způsob je na obr. 10: ploché železo ohnuté do tvaru U, do kterého se zanýtuje před ohnutím pohyblivé kovové očko, což umožní lehké otáčení celé kladky.*




*Vzhled těchto kladek s kovovým upevněním není zrovna nejlepší. Často se proto používá obrácený způsob, t. j. místo aby se upevnil kov na dřevo, upevní se na kovové plátky dřevěné postranice. Vhodné vzdálenosti postranic mezi sebou se dosáhne kousky trubek, navléknutých na nýtech (obr. 11).*

*Před upevněním se kladka napustí fermeží a nalakuje se nejméně dvakrát.* Bm.





## Červený most – Drieňovce – Dlhá lúka – Marianka – Borinka – Granada – Rača (Ešte z 18. XI. 1973.)

Zúčastnili sa: Petrovič, Dodo, Maloverová, Smolnická, Lajo Šebo.



Foto: Lajo Šebo

## Púra z roku 1973 – Pajštún – Medené Hamry – Jur.









Foto: Lajo Šebo















Foto: Lajo Sebo



Trasa: Harmónia - Medvedia skala - Kukla - Červený Kameň (Ešte z 24. 11. 1974)

Účastníci:
Dr. Kolačny+ová, Gallová, Petrovič, Dodo, Šebová Vlasta, Terka Smolnická, Lajo Šebo.











Foto: Lajo Sebo

# Trasa: Hradište pod Vrátnom - Dobrá Voda - Svätá Katarina - Machač

17. XI. 1974

Petrovič + ová, Dodo, Mates, Lajo Šebo, Terka Smolnická.











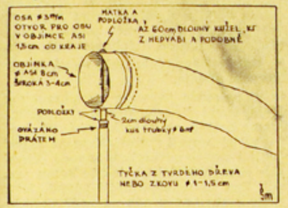
Foto: Lajo Šebo






LS/1957/č 2

## Ukazatel směru větru




*Na obrázku vidíte nový typ ukazovatele větru místo naší vějičky nebo lépe „po našem" — „frikliku". V malém měřítku hodí se pro joly a ve větším by velice posloužil těm oddílům, které mají klubovnu u vody. Zhotovení jest zřejmé z obrázku. Objímka jest z lehkého plechu, jehož přední okraj může býti ohnut, aby byl pevnější. Tato otáčí se kolem kovové osy o ø 3 mm, která jest zavrtána do kovové nebo dřevěné tyčky. Hedvábný „pytel" jest připevněn voskovanou nití k objímce, do níž jest vyvrtáno osm maličkých otvorů. Jest samozřejmé, že objímka musí sedět na ose docela volně.*




## Broušení kulatin

*Brousíme-li ráhno nebo stěžeň skelným papírem, brzo přijdeme na to, že jest to velmi zdlouhavá práce, ale velice důležitá, neboť jen tímto způsobem odstraníme rýhy od hoblíku a ostatních nástrojů. Nejlépe jest brousit kulatiny napříč letům a zde si pomůžeme vyobrazeným nástrojem. Sestává se ze dvou dřevěných držadel a pruhu skelného papíru, který jest ve štěrbině přeložen a přichycen hřebíčky nebo ještě lépe šroubky s matka-*



Z humoru švýcarských vodáků






Foto: Lajo Šebo

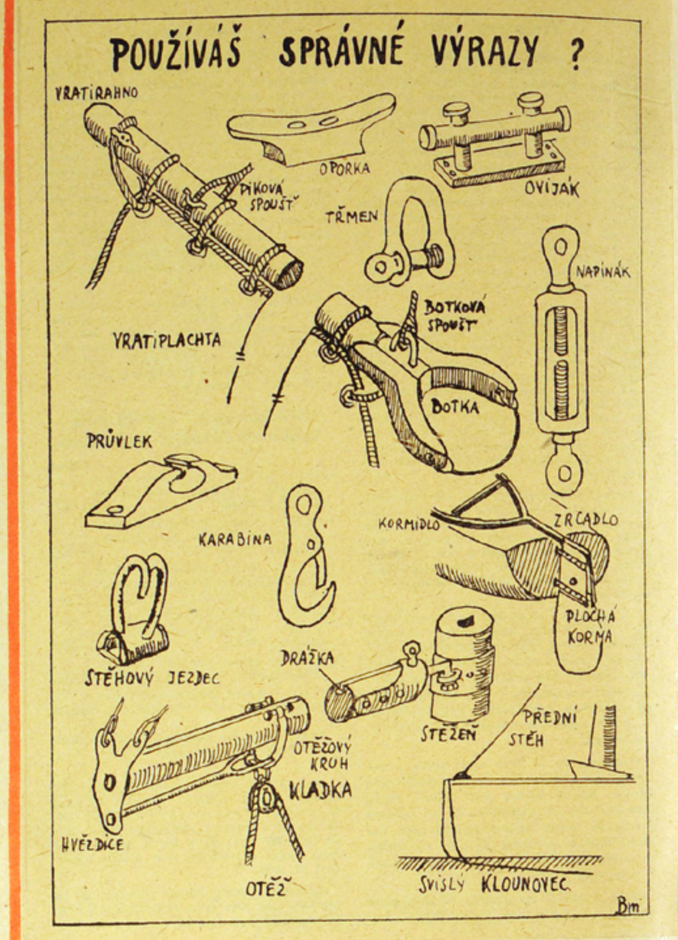
12







FOTO Lajo Šebo




13

Trasa: Brezová pod Bradlom - Bradlo - Košariska - Brezová pod Bradlom.

26. V. 1974.

Účastníci:
Dr. Kolačný, Petrovič,
Vyskočil s manž.
Terka Smolnická,
Lajo Šebo.









Foto: Lajo Šebo



Foto: Lajo Šebo

# Do vodáckej sezóny 1975 s optimizmom.



Foto: Lalo Kiššík



TJ POZEMNÉ STAVBY
oddiel vodnej turistiky

P o z v á n k a

na členskú schôdzu oddielu vodnej turistiky pri TJ PS, ktorá bude v sobotu dňa 26.apríla 1975 o 18.00 hod. v lodenici Petržalka na Klokočovej ul.

Program: 1/ Zahájenie
2/ Správa o činnosti oddielu od poslednej členskej schôdze
3/ Plán činnosti na rok 1975
4/ Organizačné informácie členom pred novou sezónou :
a/ o školeniach a podmienkach športovej plavby na Dunaji,
b/ o registrácii lodí, šatňových skriniek, krakorcov,
c/ o platení loďeničných príspevkov,
d/ o aktivite členov
5/ Rôzne
6/ Diskúsia - voľné návrhy

Účasť všetkých členov nutná!!!
Žiadame o dochvíľnosť.

Za výbor:

telovýchovná jednota
POZEMNÉ STAVBY
oddiel vodnej turistiky
Bratislava, Miletičova
loďenica Petržalka, Klokočová ul

P.S.

a/ V stredu 23.apríla 1975 o 17 hod. bude v našej loďenici školenie o plavebných predpisoch a plavebnej náuke. Účastníci tohto školenia po preskúšaní obdržia preukaz o spôsobilosti. Bez tohto nebudú môcť plaviť sa po Dunaji. Prineste si sebou preukaz ČSTV a obč.preukaz.
b/ Členovia pre schôdzou odovzdajú tajomníčke oddielu Ing.Smolnickej písomne : prípadnú zmenu bydliska, PSČ-pošt.smer.číslo, zamestnávateľa, číslo telefónu doma, na pracovisku - či vlastní plavidlo /aké/ a či má už pridelené reg.číslo ŠPS, skriňku v šatni /inú/ s menovkou. Už viackrát boli členovia upozornení a vyzvaní, aby si skriňky svojvoľne nezaberali a opatrili skriňku menovkou. Posledný termín : 3.mája 1975. Po tomto termíne uzamknuté skriňky budú otvorené.
c/ Loďeničné príspevky je treba vyrovnať do 15.mája /pred schôdzou môžete loď.príspevky zaplatiť hospodárovi oddielu T.Vyskočilovi.
Zapožičaný inventár-veci odovzdať hospodárovi.





Foto: Lajo Šebo

## P r e z e n č n á  l i s t i n a

z členskej schôdze oddielu vodnej turistiky TJ PS, konanej dňa 26.apríla 1975 v lodenici na Klokočovej ul. v Petržalke :

Ing.Dušan Ďuriač
Jozef Egry
Libuša Egryová
František Fabian
Nasťa Faixová
Emília Gallová
Hanka Gregorová
Ing.Stanislav Guniš
Július Gyalokay
Karol Havlín
Ing.Anna Húščavová
Mária Jančeková
Gejza Janda ospravedlnený
Vladimír Janeček
Marta Janečková
Klára Kanycseková
Ľudovít Kiššík
Vojtech Kitta
Ľubomír Kloučeк
Pavol Klvač
MUDr.František Kolačný
František Kolačný ml.
Jozef Kovačík
Anton Králik
Ing.Blažena Lukáčová
Ing.Edmund Maloyer
Ing.Viera Maloyerová
Viera Masaryková
Gustav Mates ospravedlnený
Ladislav Neuman
František Keim
Miroslav Pecho
Milka Pechová
Jozef Petrovič

Dušan Prvý
Valika Rajnohová
Ing.Jozef Slávik
Ing.Terézia Smolnická
Tomáš Struhár
Viktor Struhár
Ľudovít Šebo
Michal Šebo
Františka Šebová
Ing.Peter Špaček
Ing.Anton Šilhánek
František Tiller
Marta Turiničová ospravedlnená
Ing.Ladislav Vannay
Dušan Večerík
Tomáš Vyskočil
Vilma Vyskočilová
Igor Zelina

Ing.Eva Lišková-Červená
Ing.Oto Došek
Ing.Eleonóra Došeková
Ing.Anton Dvorák
Ing.Augustín Holíček
Alžbeta Oravcová
Ing.Ján Poláčik
Dagmar Poláčiková
Ing.Ján Škripeň
Ing.Štefan Štrba
MUDr.Alžbeta Štrbová

H o s t i a :



## 2. Správa o činnosti oddielu od poslednej členskej schôdze /8.11.1974/

Na poslednej schôdzi sme hodnotili činnosť nášho oddielu za za uplynulé obdobie. Oproti predchádzajúcim bola najúspešnejšia čo do počtu splavených km a uskutočnených akcií. Na tejto schôdzi zúčastnilo sa celkove 63,5% členov.

Aby lodenica veľkom neosirela počas zimnaj prestávky, stretávali sme sa každú stredu, kde sme si podebatovali, pobavili. Premietaním diapozítívov sme si spríjemnili večery a oživili spomienky na krásne chvíle prežité pri vode a v prírode.

Svoju činnosť sme zamerali na pešiu turistiku. Týždenne vždy v nedeľu podnikali výlety do blízkeho okolia Malých Karpát. Dod dnešného dňa prešli naši turisti celkom 2 558 km. Aj na vode bolo splavených už 350 km, keď sme boli 2x v Hrušove.

Príkladom pre nás môžu byť naši vekove najstarší členovia : ako prvý v tomto roku vyšiel si na vodu dr.Kolačný a Lali Kiššík zúčastnil sa na splave oravských riek, kde splavil Oravicu a Revúcu.

Výbor pripravil v máji 4-denný zájazd do Tatier pre našich členov. Záujemci sa mohli prihlásiť do konca marca so složením zálohy Kčs 100. Z počtu 40 osôb sme ponúkli VÚKI 15 miest, lebo sme nemkmkli neverili, že obsadíme kapacitu autobusu. Bližšie pokyny pre účastníkov zodpovieme neskoršie.





Foto: Lajo Šebo

## 3. Plán činnosti na rok 1975

Dnešnou schôdzou zahajujeme oficiálne tohoročnú vodácku sezónu, v poradí piatu v tejto lodenici. Sľubujeme si, že bude úspešnejšia ako predošlé.

Na prvé májové dni sme pripravili splav do Gabčíkova /podľa počasia i na noc/. Autobus bude pristavený v sobotu 3.mája o 16 hod. na hrádzi v Gabčíkove.

Ďalej spomínaný zájazd do Tatier, kde okrem peších výletov, splavíme i Čierny Váh, ktorý usporiada TJ Iskra Svit, prípadne i Poprad, podľa stavu vody a počasia.

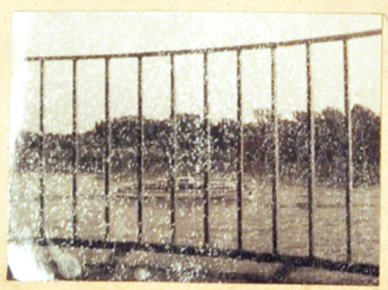
Paľo Klvač sa postarí o rozmnoženie plánu vodáckych akcií, ktorý je Vám k dispozícii. Niektorých sa budeme môcť zúčastniť kolektívne a jednotlive. Mimo týchto akcií pripravíme si i svoje pokiaľ budeme mať k dispozícii vlek a autobus.

Pre tých, ktorí do Tatier nepôjdu, majú možnosť zúčastniť sa v dňoch 8.-11.5.1975 Splavu priateľstva po Váhu z Hlohovca do Komárna /propozície/.

Tohto roku sa koná XX.jubilejný ročník TID, na ktorý sa prihlásili i naši 3 členovia na 1.etapu z Ingelstadtu do Linzu.

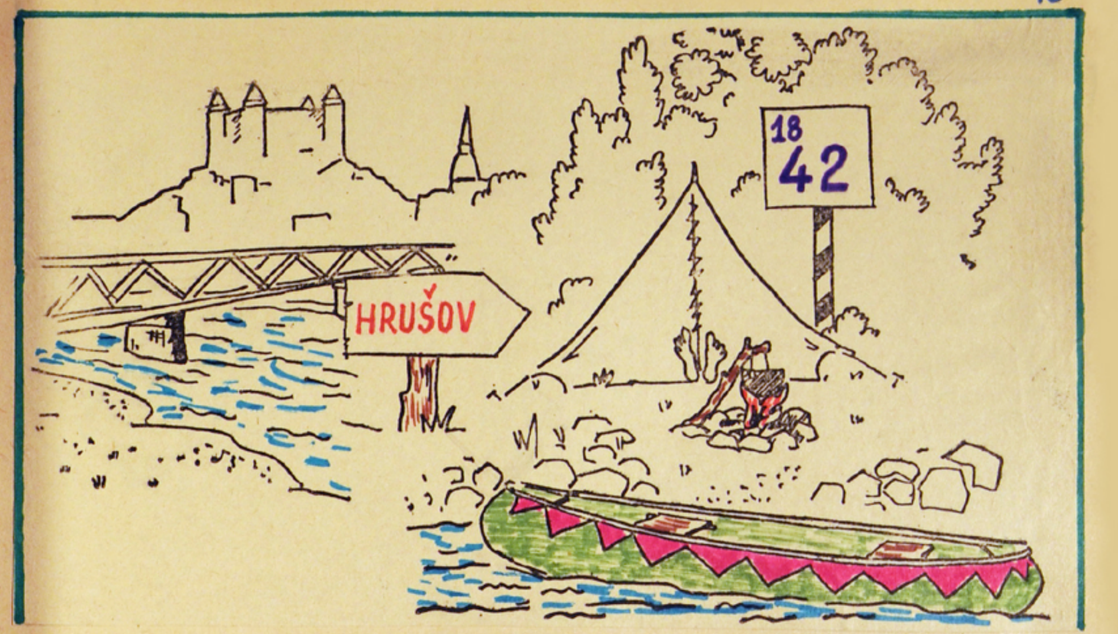
Okrem vodáckej činnosti, zahájime konečne stavbu laminátovej pramice, opravu viacerých plavidiel, rôzne úpravy v areáli lodenice /osadenie navijáku, rozprestrenie a vyrovnanie terénu zeminou pre kosenie trávy strojne/ a upratovanie lodenice s umytím okien a pod.

Máme oproti oddielom ostatným tú výhodu, že náš podnik vlastní autobusy a spravujem vleky, patriace ČSZTV.










## Prvého tohotoročného splavu sa zúčastnili

6. apríla 1975

Dyskoč - Klvač,
Lajo Šebo, Smolnická,
Kiššík, Keim,
Dr. Kolačný.

Meteorológovia predpovedali mierny južný vietor. Za zimným prístavom až do Hrušova bol taký silný protivietor, že keď sme prestali pádlovať, tak nás to tlačilo proti prúdu. Bufet o Rusovciach ešte nebol v prevádzke a tak sa každý meter poctivo odpádloval. Bolo to zaslúžených 30 km.





Foto: Lajo Šebo

# 30 výročie



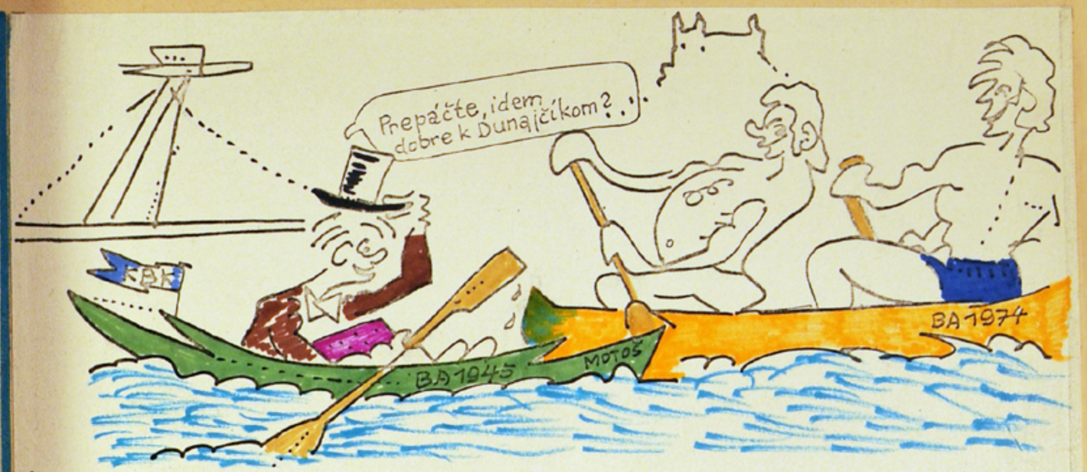

V lodenici Dunajčíka sa stretli bývali členovia Klubu bratislavských kajakárov - po 30 rokoch, aby si zavzpomínali na roky svojej mladosti.

Táto je trvale zachytená v 6 dieloch oddielovej kroniky a na vodáckých filmoch, ktoré si premietli. Tohoto pamätného stretnutia sa zúčastnili aj viacerí terajší členovia nášho oddielu - bývalí členovia KBK.



Foto: Lalo Kiššík






Na jar , v roku 1 9 4 5 niekoľko mladých nadšencov začalo navštevovať bývalú a vtedy opustenú lodenicu Kajak klubu v Karlovej Vsi, aby napokon založili vodácky oddiel pri Sväze slovenskej mládeže na Slovensku.

Neskoršie sa tento oddiel premenoval na K l u b b r a t i s l a v s k ý c h k a j a k á r o v - K B K.

V sobotu dňa 19. apríla 1975 o 18.00 hod. po 3 0 rokoch od založenia oddielu, stretnú sa títo členovia na jubilejnom posedení v lodenici DUNAJČÍKU v Petržálke.

Pri pohári vína a chutnom domácom guláši si zaspomínáme na roky svojej mladosti. A aby sme si túto čo najlepšie priblížili, premietnú sa niektoré vodácke filmy / krstenie pri Dunaji, KBK s TIDOM v Juhoslávii a iné /

Okrem toho bude k dizpozícii 6-dielná vodácká oddielová kronika s vyše 700 komentovanými fotografiami od roku 1945.

A samozrejme, že nebudú chýbať pri tomto posedení ani gytary a harmonika.

Tak A h o j
a dovidenia v sobotu večer 19. apríla 1 9 7 5

P.S. Autobusové spojenie z mesta č. 25 a 26 - prvá zastávka za starým mostom - odtiaľ smerom na bývalé LIDO - 5 min. peší.

Informácie - Fr. Keim - telefon - byt 428-68 - večer.

1945 — 19. IV. 1975



Foto: Gandy

Tu sme sa večer stretli, aby sme na jeden večer vodácky omladli. Bola to neopakovateľná atmosféra.



Foto: Lalo Kiššík

Jano Flaškay vzpomína ako chytil na Dunaji "špéci" šťuku a na prežitú romantiku.





Foto: Lalo Kiššík

I keď roky pribudli, na Dunaj a kamarátov sme nezabudli,
Tak sa na vodu a vino sem, lug vodáčov neostalo len sen.
Gusto-medzišéfepovný

Čase sama ako voláčeky ...Pomáčkame.
Dobre pa kamíne pod heslom „vode
verní, zostanemme, ale pil' jsi zabudnime."
(pripisuje org. Terka Fantuchová)

Terka Lajo



Foto: Lalo Kiššík




Konfrontácia rokov - Gusto Mateš v roku ako hlavný časomerač na slalome na Dunajci. On a OMEGA nechýbali na žiadnych pretekoch. foto Švarc.



Od tej doby pretieklo veľa vody v Dunaji. Pribudli šediny. Tento raz dal prednosť KBK jubilejnému stretnutiu, aby premietol nim nakrútené vodácke filmy.

Foto: Lalo Kiššík





Gusto - medzišleperný práve spieva Granadu.



...kytara - frankovka a ženy, to ide k sebe.....



Ťažko sa odchádza domov od takejto party.
Marča: "Gustinko, doma budeme pokračovať v spomínaní"

Foto: Lalo Kiššík

GANDI ĎAKUJEM

PUCKO

Po tolkých rokoch sa stretnúť toje
ťažko. Nezabúda sa.
na naše mladé roky

30 rokov som na vode žil a do
smrti chcem na vode žiť
Gala Kišš

Tak už to mám za sebou – dostať už po druhý raz všetkých KBK-nov pod jednu strechu – to bola fuška. Ale pri pohľade na túto partu som zabudol na tie nemálé starosti a ťažkosti spojené s týmto stretnutím.

Budúce stretnutie KBK však ponechávam na iniciatívu iného, či iných, aby som mohol vychutnávať ďalšie stretnutie aj ja v kľude. (aspoň raz)

Gandy.



Foto: Lalo Kiššík






Zúčastnili sa: Maloyer, Fegl, Petrovič,
Lajo Šebo, Smolnická, Mates, Kiššík,
Špaček, Ing. Maloyerová.



Foto: Lalo Kiššík

Tento raz už bol bufet v Rusovciach otvorený.....




Bolo ideálne-skoro letné počasie. Lajo s partnerkou išli len ramenami. Ostatní 3.mája: Pégl+2 deti, Maloyer+Sáša+Kaťa, Kloač+Maloyerová, Petrovič+ová, Vyskočil+1.



Foto: Lajo Šebo







4. Organizačné informácie členom pred novou sezónou.

Myslím, že už všetci poznáte zloženie nášho výboru, členov s prislúchajúcou právomocou na ktorých sa treba obracať.

a/ Už dlhšiu dobu prebieha pre bratislavských vodákov školenie zamerané o plavebných predpisoch a plavebnej náuke, ktoré by mali absolvovať všetci vodáci vo vlastnom záujme, aby mohli sa bez ťažkostí plaviť po Dunaji. Tí, ktorí ešte na tomto školení neboli, majú možnosť sa na tomto zúčastniť dňa 7.mája 1975 o 18 hod. v lodenici Dunajčík. /preukaz OP a ČSZTV/.

# Po Dunaji len s preukazom

Teplé dni lákajú k Dunaju nielen skalných vodákov, ale aj tých, ktorí sa chcú zrekreovať, oddýchnuť si. Vo vodáckej obci sa však začalo pošuškávať, že športovú plavbu na Dunaji zakážu. O tom, aká je skutočnosť, nás informoval vedúci bezpečnostného oddelenia Štátnej plavebnej správy (ŠPS) kapitán R. Sándor:

— Dunaj slúži predovšetkým ako dopravná tepna mnohých štátov, ktoré nemajú priamy kontakt s morom. A našou prvoradou úlohou preto je zabezpečovať plynulú nákladnú a osobnú dopravu. Po Dunaji sa už plavia lode, ktoré pred niekoľkými rokmi boli iba v našich predstavách. Tempo lodnej dopravy neustále vzrastá, tým však aj nebezpečenstvo pre ostatných užívateľov. Tragické prípady, ktorých je v poslednom čase stále viac, nás primäli zamyslieť sa nad touto nepriaznivou skutočnosťou, hľadať a zároveň aj odstraňovať príčiny. Zistilo sa, že väčšina ľudí si sama zapríčinila nehodu, ba mnohí prišli i o život pre neznalosť základných vecí a porušovanie plavebných predpisov. Spomeňme napríklad nešťastie 20-ročnej vysokoškoláčky z Bratislavy, ktorá spolu s ďalšími dvanástimi dievčatami vyplávala na kajakoch na Dunaj. Nedodržali základný predpis — kričať loďe vo vzdialenosti 300 m. Dostali sa do nebezpečnej blízkosti väčšej lode, prúd ich prevrátil a vtiahol pod loď. Napriek obetavému zákroku námorníkov sa nepodarilo dievča zachrániť. Iný tragický prípad — o život prišla matka s dvojročným dieťaťom na rodinnom výlete pre rovnakú príčinu. Chceme však nielen zachraňovať, ale hlavne predchádzať tragickým udalostiam. Nejeden z našich pracovníkov obetavo poskytoval pomoc a záchranu mnohým, ktorých na Dunaji postihlo nešťastie. Stačí spomenúť kpt. A. Bíra z vytýčovacej služby v Gabčíkove. Jemu vďačí za život nejeden nerozvážny vodný turista.

A tak v zmysle odstavca 5 § 2 zákona č. 126/1974 Zb. o vnútrozemskej plavbe, SPS v Bratislave nariadila školenia všetkých vodcov športových bezmotorových plavidiel. V osemhodinových kurzoch sa oboznámia s predpismi o plavebnej bezpečnosti a technickej výstroji. Školenia organizuje MV ČSZTV a vedú ich inštruktori ŠPS. Po preskúšaní orgánmi ŠPS každý absolvent školenia dostane preukaz spôsobilosti. Všetci športovci, ktorí sa chcú po Dunaji plaviť, musia tieto predpisy dodržiavať, čo budú kontrolovať orgány ŠPS s pomocníkmi VB a útvarom PS. Znamená to, že na Dunaj môže vyplávať len ten, kto má preukaz.

Dobrovoľný inštruktor ŠPS majster športu E. Paleš je vodákom už dobrých 30 rokov. Patrí medzi tých, ktorí sa vo svojom voľnom čase venujú práve tomuto zaškoľovaniu. Hovorí, že väčšina vodákov prijala toto opatrenie s porozumením. Žiaľ, nájdu sa aj „starí vlci", u ktorých sa stretneme s určitým nepochopením. Na počudovanie často práve títo majú pomerne veľké medzery v znalostiach predpisov o plavebnej bezpečnosti. Doteraz E. Paleš s ďalšími dobrovoľníkmi vyškolili okolo 400 vodákov. Predpokladajú, že za 2 mesiace by sa mal už kurz skončiť. Budú však aj ďalej pokračovať, aby každý nový vodák poznal predpisy a tragické prípady sa neopakovali.

L. BAČEK

Smena, číslo 130 z 5/júna 1975

Na pozvánke sme Vás žiadali, aby ste nám pripravili a odovzdali prípadné zmeny, ktoré behom času u Vás nastali ako zmena bydliska, pracoviska, čís.telefónu. zakúpenie-odpredanie plavidla za účelom riadnej evidencie.

Sprísnením predpisov je potrebné, aby všetky plavidlá boli zaregistrované na Plavebnej správe a opatrené reg.číslom. Členovia, ktorí prešli k nám z iných lodeníc, musia si reg.čísla premeniť. Plavebná správa nám pridelila určitý počet čísiel.

Už niekoľko ~~razy~~ kráť sme Vás žiadali, aby ste skrinky opatrili menovkou. Dodnes niektorí tak ešte neurobili, skrinky majú uzamknuté, a preto naša zhovievavosť končí. Skrinky budú otvorené a pridelené hospodárom a kapitánom lodenice Karolom Havlínom novým členom. Svojvolné zaberanie skriniek je neprípustné. Každý člen má nárok len na jednu skrinku / miesto na čln /

Pokiaľ skrinky sú voľné, môže mu byť pridelená i druhá. Tí, ktorí pravidelne chodia na vodu s táborením majú tých vecí viac, ktoré sa do malej skrinky nevmestia.

Obraciam sa teraz najmä na naše ženy a najmä na tie, ktoré prídu do lodenice 2-3x do roka, aby sa uskromnili a spojili sa 2 do jednej skrinky a umožnili miesto ďalším.

Oddiel vlastní niekoľko stanov a spacích vakov, ktoré naším členom zapožičiava. Požičiava ich však jednorázove, nie na celú sezónu a preto tí, ktorí ešte rekvizity nevrátili, aby tak ešte dnes urobili.

Kto by mal záujem o zhotovenie špricdeky, nepremokavého oblečenia musí si udať rozmer a veľkosť. Toto môžeme objednať hromadne v Prahe.

Prvoradou podmienkou každého člena v akej koľvek organizácií je zaplatenie členského.



Foto: Lajo Šebo



Tak ako je to i u nás a preto termín na zaplatenie lodeničných príspevkov je 15 máj vždy v bežnom roku.

V tejto sezóne chceme byť aktívnejší ako v predchádzajucich sezónach. Preto budeme požadovať od každého riadneho člena nášho oddielu, aby splavil počas vodáckej sezóny najmenej 100 km a odpracoval 10 hodín na skrášlení a spríjemnení prostredia v našej lodenici a jej okolia.

Nedá mi, aby som sa tu pozastavil nad našimi fajčiarmi. Radi by sme, aby v spoločenských miestnostiach nefajčili, mali ohľad aj na nefajčiarov. Obrusy, igelitové poťahy na stoloch sú prepálené od cigariet a záclona, i keď sa zdá, že je čistá je nasiaknutá dymom. A keď si už niektorý aj zafajčí - proti zákazu, nechá ohorky v popolníku a nedá si ani toľko námahy, aby tieto odstránil.

Za každú neodpracovanú hodinu bude musieť každý zaplatiť Kčs 5.--

Teraz na adresu " tiež členov" :

Hovorím otvorene, nesmú sa hnevať tí členovia, ktorí okrem zaplatenia členského žiadnú činnosť nevyvíjajú, nezapájaju sa do nášho dianía.

Prosím, ak im to nevychádza časove alebo z iných príčin, aby uvoľnili miesto tým, ktorí by radi sa dostať do lodenice a aktívne športovali.

*Naše spoločné želanie do nastávajúcej sezóny: veľa splavov, čo najmenej komárov, pekné počasie, a dobrý vietor do plachát.*



Foto: Lajo Šebo

KALENDÁR AKCIÍ VODNEJ TUR. NA ROK 1975

1. Domáce akcie:

| | | | |
|---|---|---|---|
| APRÍL | 5.-6.IV. | Tématicky splav oravských riek | |
| | /1/ | Usp.: MV ZT Bratislava<br>Ved.: Ing. Adolf Kunc, Martinčekova 10, Bratislava | ava |
| | 12.-13.IV. | Rellye Beskydy - Splav severomoravských riek | |
| | / / | Usp.: MV ZT Bratislava<br>Ved.: Ing. Adolf Kunc, Martinčekova 10, Bratislava | |
| | 26.-27.IV. | Prielom Hornádu | |
| | /3/ | Usp.: TJ Slávia VŠT Košice<br>Ved.: Ing. Eugen Malata | |
| MÁJ | 2.-11.V. | Školenie cvičiteľov vodnej tur. v Lipt. Hrádku | |
| | /4/ | Usp.: ÚV ZT, Tel. škola SÚV ČSZTV Bratislava<br>Vedúci: Poustecký Juraj, Exnárova 24, Bratislava | |
| | 8.-11.V. | Doškolenie cvičiteľov vodnej turistiky | |
| | /5/ | Usp.: ÚV ZT Bratislava<br>Ved.: Poustecký Juraj, Exnárova 24, Bratislava | |
| | 9.V. | Plavba víťazstva Krompachy - Ružín | |
| | /6/ | Usp.: TJ Slávia Univerzita Košice<br>Ved.: RNDr. Vojtaník Karol, Dargovská 1, Košice | |
| | 9.-11.V. | Splav Dunaja Bratislava - Komárno | |
| | /7/ | Usp.: Jednotlivé oddiely | |
| | 9.-11.V. | Plavby priateľstva Hlohovec - Komárno | |
| | /8/ | Usp.: OV ZT Levice<br>Ved.: Toth Gejza, Víť. Februára 11, Levice | |
| | 10.-11.V. | Jarný splav Čierneho Váhu a obrovský slalom na snehu | |
| | /9/ | Usp.: OV ZT Poprad - TJ Iskra Svit<br>Ved.: Litvin Cyril, Svit III/15 | |
| | 23.-25.V. | Mestský zraz turistov-vodákov na Ružíne | |
| | /10/ | Spartakiádny splav Hnilca-Hornádu<br>Usp.: MV ZT, komisia vodnej turistiky<br>Ved.: Prom.ped. Ružbašan Zoltán | |
| JÚN | 7.-8.VI. | Orientačné preteky na Dunaji | 46 |
| | /11/ | Usp.: UV ZT Bratislava<br>Ved.: Ing. Jánošovič Peter, Tvarožkova 11, Bratislava | |
| | 7.-8.VI. | Plavba po rieke Poprad | |
| | /12/ | Usp.: OV ZT Prešov<br>Ved.: Ing.arch. Oswald Juraj, Gottwaldova 160, Prešov | |
| | 13.-15.VI. | IV. zraz mladých vodákov Dunajec - Červený Kláštor | |
| | /13/ | Usp.: Stanica mladných turistov a Dom pionierov a mládeže Košice<br>Ved.: RNDr. Fehér Alexander | |





# Vysoké Tatry - Dunajec - Čierny Váh

8-11. V. 1975.

Účastníci :

Sebo Michal, Sebová Betka, Gallová Milka, Petrovič, + ová, Sebo Lajo, Fabian, Dodo, Kovačik Jožko, Hušťavová, Ing. Terka Smolnická, Janka, Marika Haraslinová.



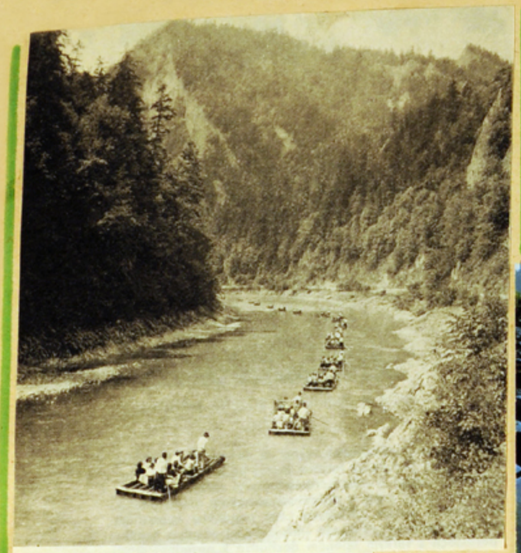
Nakoľko 9. mája / piatok / bol štátny sviatok, za ním sobota a nedeľa, využili sme tri dni voľna a zorganizovali vodácko - lyžiarský zájazd do Vysokých Tatier. Ubytovaní sme boli v rekreačných chatkách PS.

Už v stredu podvečer sme vyviazali lode na podvozok. Vo štvrtok o 16.00 hodine odišiel obsadený autobus PS do cieľa našej cesty, kde sme prišli večer o 21.00 hod. Niektorí účastníci si vzali so sebou aj lyže a veru dobre urobili. Tí otužilejší a zdatnejší si splavili Dunajec a Čierny Váh. V nedeľu si zamenili kajaky za lyže. Ostatná časť obsolvovala pešie túry do okolia.

Nakoľko som sa nemôhol tejto akcie zúčastniť, zachytávam stručne tieto základné informačné údaje. Som presvedčený, že za tie tri dni sa zažilo vela zábavných zážitkov nielen na splavoch, ale i pri spoločne strávených večeroch. A preto nechávam voľný priestor pre ďalšie príspevky do kroniky.

Verím, že môj optimiumus nezklamete.

Kronikár.



KARAVÁNA PLTNÍKOV NA DUNAJCI



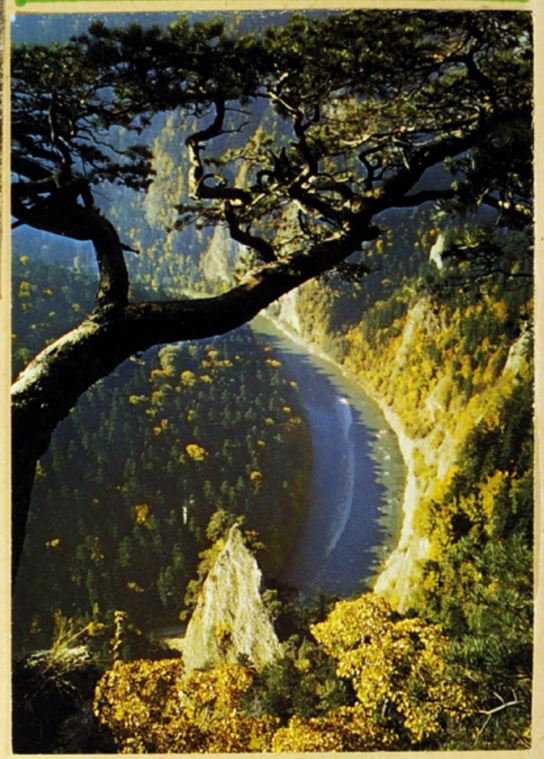
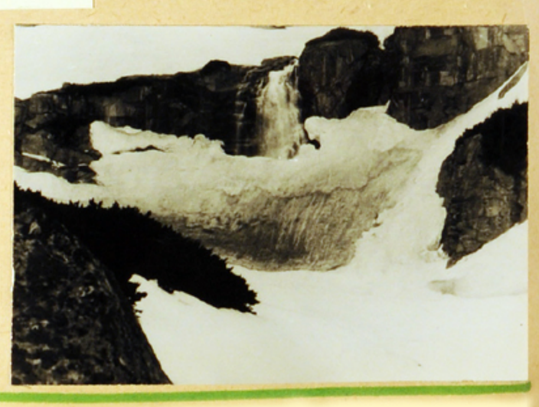


Foto: Lajo Šebo







# Na Dunajci 8. - 11. V. 1975.



ŠEBO



matejovd





SMOLNICKÁ



MATEJOVÁ



MATEJOVÁ

# Tatry – Dunajec – Čierny Váh.

8.– 11. V. 1975













foto Matejová.

Foto: Lajo Šebo





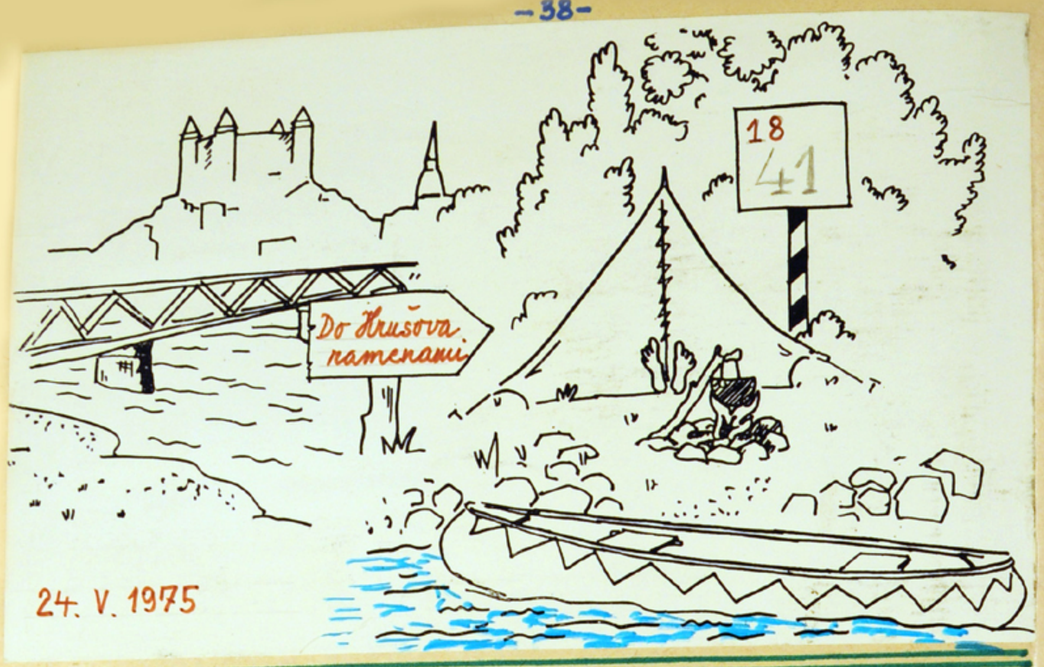

Vyskočil, Kissik,
Lukáčová, Neumann,
Lajo Šebo, Smolnická







Foto: Lajo Šebo




Zúčastnili sa:
Terka Smolnická
Lalo Kissik,
Lajo Šebo



Foto: Lajo Šebo







# Čarovný svet Dunaja

SMENA
SOBOTA
14.
júna 1975
Číslo 138
Ročník XXVIII

Pri plavbe na hlavnom toku Dunaja treba zastavne sledovať plavebnú dráhu, aby sa posádka prámičky dostala do cieľa suchá.





Foto: Lajo Šebo



Takéto šťuky môžete chytiť v zátokách a ramenách Dunaja — pravda, ak sa vyznáte v rybárskom remesle a samozrejme, ak máte platný rybársky lístok. Pri rozprávaní o týchto úlovkoch sú šťuky prinajmenšom o polovicu väčšie. Veď to poznáte...

Dunaj, po Volge najdlhšia rieka v Európe, spája našu vlasť so siedmimi krajinami a vytvára nám vodnú cestu až po Čierne more. Mohutný tok rieky, vnorený do mäkkého pásu lužných lesov a hájov, vinie sa v širokých zákrutách plochým náplavovým kužeľom — nížinou Veľkého a Malého Žitného ostrova. Celé desiatky kilometrov od Bratislavy po Palkovičovo, Medveďov a Kližský Nemú nevidno z dunajského brehu nijaké dediny, iba v hrušovskom a gabčíkovskom priestore stojí osamote niekoľko domov. Veľké biele osobné lode, remorkéry s plečnými člnmi i drobné kajaky a kanoe sa plavia tichým a pokojným krajom. V hustom tŕstí sídlia divé kačice, nad vodou poletujú čajky, kde-tu sa spúšťajú za koristou dravé kormorány. Na pieskoviskách a vyplavených pokrútených konároch vytrvalo striehnu plaché volavky a takmer rovnako trpezlivo vyčkávajú rybári s čerehami. Sú vlastne znamením, že kdesi za bariérou vŕb, osík, jelší a topoľov sú skryté dediny a osady. Pri brehoch v zeleni lesov stoja vysoké hrady vybagrovaného štrku, navŕšené do stožitých pyramíd. Dunaj totiž týmto krajom tečie len zdanlivo pokojne. Medzi Devínom a Kližskou Nemou postupne spomaľuje svoj prudký tok, pričom na dne neprestajne usadzuje alpské štrky a piesok, vytvára štrkové lavice a brody. Naplavený dunajský piesok bol kedysi zlatonosný a v stredoveku, ba až do nedávnej minulosti, ho so striedavým šťastím ryžovali, najmä v Zlatnej na Ostrove.

Postupom času i zásahom ľudských rúk si hlavné koryto Dunaja a niektoré jeho ramená ustálili svoj tok. Hneď za Bratislavou sa vľavo odpája rameno Malého Dunaja — v minulosti pomerne najustálenejšie.

Kto iba loďou pláva po hlavnom prúde rieky Dunaj, vlastne nepozná a azda ani netuší, že hneď vedľa veľrieky jestvuje ešte iný, celkom odlišný svet, svet neočakávaných prekvapení. Vstupuje sa doň bočnými ramenami. Rozvetvenie Dunaja medzi Bratislavou a Komárnom vytvorilo oblasť prírodných krás, ktoré majú obdobu iba v delte veľtoku veľrieky — pri ústí do Čierneho mora. V labyrinte slepých ramien vytvára Dunaj zátoky, sihote, plytčiny, lagúny a zálivy, ostrovy s neuveriteľne bujnou vegetáciou, husté nepreniknuteľné džungľové porasty, tunely, ktorých klenbu vytvárajú prepletené vetvy stromov s previsnutými útvarmi nad vodou.

Jarné a skoré letné dunajské vody z roztápajúcich sa alpských snehov zaplňajú i suché bočné ramená. V tom období je jar už v plnom rozkvete. Zrána zo slnečných ramien vystupuje jemný ľahký opar a keď sa v lúčoch slnka rozplynie, lužné lesy zasolietia nesčíselnými odtieňmi zelenej jar-



FOTO – L. ŠEBO



Mladý plavčík dostal príležitosť naučiť sa kormidlovať športové plavidlo samozrejme v prítomnosti skúseného vodáckeho inštruktora.

by s červenými bodmi kvetov. Z ostrovov sa ozývajú tisícoraké zvuky — je čas hniezdenia. Divé kačice, vodné slepky, volavky si nachádzajú bezpečné a chránené miesta v trstinách a húštavách stromov. Tiché a stojaté vody dunajských ramien sú ideálnymi miestami na rybolov. Takmer každé dunajské rameno je iné a podľa výšky hladiny vody poskytuje vždy iné možnosti výlovku.

Pri ramenách Dunaja v posledných rokoch vyrástli celé rekreačné oblasti, také vyhľadávané najmä obyvateľmi Bratislavy a širokého okolia, ktorí tu, či už v chatách alebo pod stanmi, trávia svoj víkend. O romantiku dunajských ramien má záujem najmä mládež, ktorá tu stále častejšie trávi svoju dovolenku, pravda, ti mladší ešte pod dozorom rodičov či starších súrodencov.

Najbližšia budúcnosť má zmeniť tvár tejto veľrieky, kraja a prírody, dnes ešte divokej a nespútanej. Veľkorysé projekty, ktorých cieľom je usmernenie a využitie energie dunajských vôd, budú najväčším zásahom, aký kedy ľudská ruka uskutočnila na našom úseku tejto veľrieky.

Snímky autor FRANTIŠEK KEIM







6. VI. 1975

Fillo + ová, Ing. Maloyerová,
Gálloá, Lajo Šebo,
Terka Smolnická, Kloaè,
Havlín + ová, Gyalocy + 1,
Gandy + Jano Flaškay,
Gregorová, Lalo Kišśík
a 5 amazoniek s pramičkou.



Foto: Lajo Šebo






Zúčastnili sa:
Ing. Maloyerová + 1,
Lajo Šebo, Terka Smolnická
Miško Šebo, Gyalogey,
Gandy + ová, Kisśík.





Foto: Lajo Šebo



ODDIEL VODNEJ TURISTIKY POZEMNÉ STAVBY BRATISLAVA



# ŠIJEME PLACHTY

*Amatérská stavba lodí, zvláště Pirátů, si vyžaduje aspoň základního poučení o tom, jak šít amatérsky také plachty. Je to krajně nepříjemné, nepovede-li se ušití hned napoprvé aspoň tak, aby plachta byla dobrá nebo dokonce velmi dobrá. JS ÚVS se marně snažila získat odborníka pro šití plachet. Snad to dnes už nemusí být »výrobní tajemství« soukromníka! V odborné literatuře se mi podařilo zjistit německou knihu od Grohmanna: »Plachta, její obsluha, výroba a zacházení s ní.« Je to kniha z roku 1937, ale dosud jsem ji do ruky nedostal. Jako na zavolanou přineslo 2. číslo polského měsíčníku »Morze« z února t. r. hledané základní poučení, jež napsal Mieczysław Płuciński. Protože je to oficiální časopis polské organisace »Liga Morska«, do níž je zahrnut také jachetní sport, považuji článek za tak závažný, že jej v překladu předkládám naší plachtičské veřejnosti k informaci, posouzení a k doplnění získanými zkušenostmi. Záleží nám na tom, aby plachty našich lodí byly ušity dobře. Nuže, zde je k tomu dobrý začátek.*

V úvodu svého článku připomíná Płuciński, že plachta je aerodynamické zařízení, jehož pomocí využíváme síly větru k tomu, abychom uvedli loď do pohybu. Proto nemůže být plachta pleskajícím kusem plátna, nýbrž musí být přiměřeně vydutá. Získat žádoucí vydutí není však tak jednoduché.

Střihnout a ušít plachtu podle pravidel, zvláště pro větší loď, vyžaduje řadu vědomostí z tohoto oboru; ale ani přesný popis toho, jak to udělat, by tuze nepomohl bez delší praxe. Omezíme se proto na podání způsobu, jak nakreslit střih a ušít plachtu pro menší loď. I když nebude tato plachta ideální, splní svůj úkol náležitě, bude-li dobře vypracována.

**Jak nakreslíme střih vratiplachty.**

Nakreslíme si obrys plachty v poměru 1:10 (silné čáry na obr. 1.), rozdělíme dolní lem na tři části a spojíme body A a B. Potom sestrojíme kolmice na přední lem (u stěžně) několika (na příklad pěti) rovnoběžkami, stejně od sebe vzdálenými CD, EF, GH atd. Od průsečíku L přímek AB a CD naneseme úsečku LM rovnající se jedné dvacetině přímky CD. Body CMD spojíme křivkou, jak je vyznačeno na obr. 1. Tato křivka zobrazuje průřez plachty. Týmž způsobem postupujeme u všech průřezů EF, GH atd. Křivkoměrem nebo nějakou pružinou změříme délku křivky CMD a tuto délku naneseme z bodu C na přímku $CLD_1$. Podobně si označíme body $F_1$, $H_1$, $K_1$. Spojíme-li křivkou body A, $K_1$, $H_1$, $D_1$ a O, dostaneme obrys předního lemu vratiplachty. Dolní lem (u vratipně) narýsujeme podobnou křivkou přes bod N, který je vzdálen od dolní přímky o úsečku BN, rovnající se vzdálenosti LM. U ráhnové vratiplachty postupujeme analogicky.

Kosatku pro malou loď můžeme nakreslit tím způsobem, že přední lem necháme úplně rovný a zadní i dolní trochu vydutý. Až se okraje vytáhnou (čili vytrimují), budou rovné (obr. 2.).

**Materiál.**

Na plachty do menších lodí se nejlépe hodí plátno bavlněné, není-li však, lze užít i plátna lněného nebo z jiné suroviny. Plátno musí být lehké a pevné. Nitě na sešívání pruhů musí být dobrého druhu, hladké a pevné, ale nepřiliš hrubé a nesmějí se rovněž roztahovat, což deformuje plachtu. Bílá nebo krémová plachta vypadá velmi hezky, jsou-li nitě bronzově hnědé. K obšívání plachty používáme konopného krouceného lana o průměru asi 10 mm. Nejméně týden před použitím je dobře namočíme a silně natáhneme. Dělá se to tak, že namočené lano se natáhne (nejlépe na půdě) mezi dvěma trámy a uprostřed se zatíží na příklad cihlami. Tak zatížené lano musí zůstat napjaté aspoň jeden týden. Po takové operaci se lano v délce 10 m a v průměru 12 mm vytáhne na 12 m a průměr se zmenší na 10 mm, ale po přišití k plachtě se už nebude vytahovat a nezdeformuje plachtu.

**Šití plachty.**

Plachty se šijí plachtařským stehem ručně nebo na speciálním stroji. Takový steh se při práci plachty roztahuje a nepraská. Malé plachty můžeme šít na šicím stroji obyčejným stehem. (Obr. 3.)

Především musíme připravit plátno, z kterého chceme plachtu ušít. Položíme je nerozložené na čisté podlaze a vyrovnáme okraje podle pravítka (obr. 4.). Je to velmi důležité, protože bez této operace nelze plachtu ušít dobře a pravidelně. Na obr. 5. je znázorněno, jak sestavíme pruhy a jak je vystřihneme.

Šířka pruhů má být asi 40 cm. Máme-li plátno širší, uděláme uprostřed lichý šev (obr. 3a).

U malých plachet kajakových lze pro ulehčení práce sestavit pruhy rovnoběžně se zadním lanem plachty. Na straně stěžně, vratipně a event. ráhna plachtu olemujeme, t. j. obšijeme lanem. Nitě k obšívání musí být pevné (surová nit) a samo olemování provedeme způsobem dále popsaným. Upevníme jeden konec lana, zlehka napínáme lano a začínáme přišívat plachtu. Ale plachtu nesmíme vytahovat, jen zlehka ji přikládáme k lanu čili lemovce, uhlazujíce eventuální vrásky na ni. Jehlu zabodáváme mezi prameny lana, a to kolmo k ploše plachty. Nit se musí udržet mezi prameny lemovky (obr. 6.).

Vnější (čili zadní) lem plachty neobšíváme lanem. Rohy plachty zesilujeme kousky plátna, silně a hustě přišitými, v nichž uděláme otvory (oka) k připevnění plachty. Podobné, ale menší otvory uděláme podél těch lemů, do kterých se budou přivazovat kulatiny. Domácký způsob provedení »oka« ukazuje obr. 7.





Do malých otvorů je možno vtlačit kovová očka, jakých se užívá k šněrování. V horním rohu plachty připevníme t. zv. hlavu. Hlava je rovnostranný trojúhelník, jehož strana se rovná 1/15 až 1/20 délky vratipné, zhotovený z tenké a tvrdé překližky, silné 1,5 mm, nebo z duralového plechu 1 mm silného. Dva takové trojúhelníky našijí se s obou stran plachty (obr. 8.).

Aby se zadní lem plachty dobře pokládal, což zajišťuje pravidelné obtékání větru, upevňují se na tomto lemu lišty, zhotovené z buku, jasanu nebo akátu (obr. 9.). U menších závodních lodí se užívá lišt probíhajících dost hustě přes celou šířku plachty, což zvyšuje aerodynamickou hodnotu plachty. Pro turistické lodi jsou mnohem výhodnější krátké lišty, jejichž délka (3a) má být nejméně trojnásobkem úsečky označující vyduti zadního lemu (obr. 5.). Lišty se dělají zpravidla kolmo k zadnímu lemu, kromě spodní, která je rovnoběžná s vratipném se zřetelem k nutnosti kasat plachtu bez vytažení lišty.

**Jak zacházet s plachtami.**

Novou plachtu nesmíme silně napínat na kulatiny, ale jen o tolik, aby se netvořily záhyby a vrásky. Podle toho, jak se plachta vydouvá a roztahuje, je třeba ji napínat analogicky silněji. Nové plachty nesmíme používat při silném větru. Nejdříve je nutno jezdit 7—10 dní při slabém větru, aby se plachta pravidelně vydouvala, a podle vydouvání je možno jezdit při silnějším a silnějším větru. Promáčí-li se plachta, musíme ji sejmout s kulatin a usušit. Špinavá plachta vypadá velmi ošklivě, a proto je nutné ji uchovávat přikrytou nebo ve zvláštním pytli. Čistá plachta je svědectvím pečlivosti plachtiče.

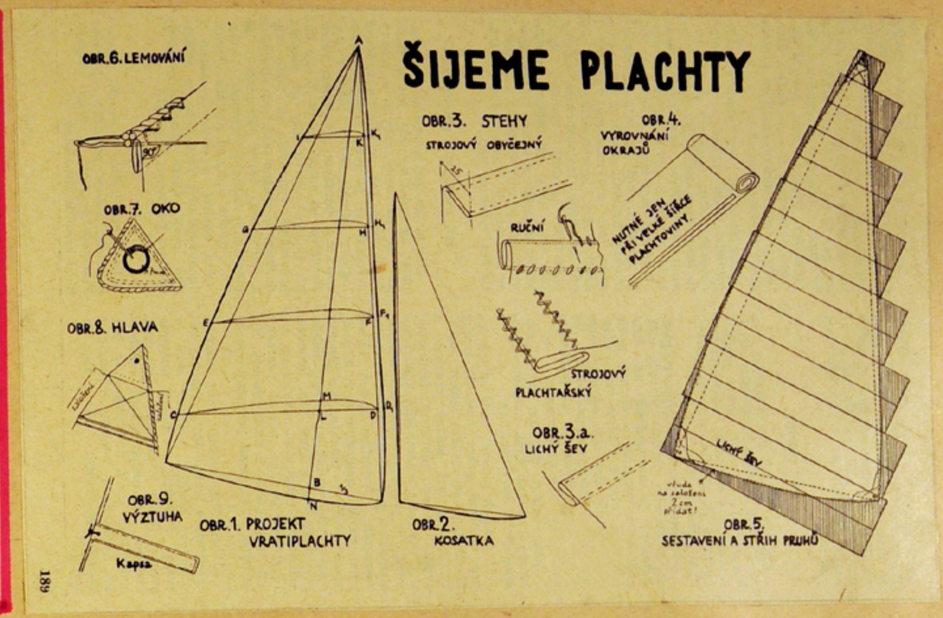
★

*Tady končí jistě praktický a srozumitelný návod polského odborníka Płucińského. Chci k tomu připojit hned několik poznámek.*



Foto: Lajo Šebo






*1. Plán plachty v měřítku 1:10 máme vydán s přesnými kótami jen u O-joly, ale pro Piráta plán plachty vlastně neexistuje. Výkres plachet v měřítku 1:15 nepovažuji za postačující, zvláště když největší vyduti zadního lemu vratiplachty je tam označeno »p«. Proto je nutné podle získaných zkušeností vydat plán plachet pro Piráta.*

*2. Podle návodu Płucińského jsem si nakreslil plán plachet pro našeho Piráta. Jde především o to, jak stanovit hodnotu »p«. U O-joly se rovná 33 cm, ale pro Piráta, který má vratiplachtu o 1/5 užší o 1/10 nižší, vycházela by hodnota »p« max. 27 cm. Aby zadní lem byl při slabém větru dobře vypjat, zvolil jsem menší vyduti a pro »p« jsem vzal hodnotu jen 20 cm. Potom ovšem hodnoty pro přidání k přednímu lemu vratiplachty vyjdou malé — max. 3 cm. Ale myslím, že i to je dobré, když u O-joly je max. 7 cm. Za hlavní věc považuji správné vyduti dolního lemu, jež mi vyšlo na 11 cm (u O-joly je 18 cm). U plánu kosatky I. jsem použil také návodu Płucińského; podle něho vyšla max. výška vyduti předního lemu na 1 cm a spodního lemu u kosatky I. na 6,5 cm a u kosatky II. na 9, 5 cm. Zádám bratry, kteří sami šili plachty pro Piráta, aby oznámili své zkušenosti o těchto hodnotách technické komisi, aby se mohl vydat plán plachet pro Piráta. Půjčíte-li nebo věnujete pro to své vlastní plány, budeme vám vděčni.*

*3. Konečný střih plachty provádíme nejlépe na podlaze, na niž si nakreslíme křídou plachtu v přirozené velikosti, samozřejmě přesně podle plánu. Na tento výkres pak položíme sešité už pruhy, připevníme je napínáčky a přistřihujeme, ponechávajíce podle Płucińského 2 cm na založení. Šířku švů — i lichých — stanoví na 25 mm. Použijeme-li plachtoviny široké 81 cm, vyjde nám šířka pruhů na 35 cm a vzdálenost jednotlivých švů na 33 cm, což vyhovuje proměřovacím předpisům.*

*4. Jediná nevyřešená otázka je, kolik přidat u zadního lemu na sražení látky, ale to záleží na druhu plachtoviny. Domnívám se, že 10 cm v místě největšího vydutí u vratiplachty je maximum, u kosatky I. snad postačí 5 cm, u kosatky II. pak 7 cm.*

*A na konec výzva: napište, jaké máte zkušenosti se šitím plachet!*

*LAIFR*







# "10 ročná voda" na Dunaji – 5. VII. 1975

Koncom júna začala hladina Dunaja stúpať a to dosť výrazne, denne sa vodný stav zvyšoval. V tomto období prichádzajú každoročne tzv. aplské vody, avšak tentoráz sa udržoval už dlhší čas pomerne vysoký stav. 1. VII. 1975 bol len 512 cm, behom 24 hodín stúpol náhle o 168 cm – stav bol už 680 cm. 3. VII. bol už 773 cm a 4. VII. ukazoval vodomer na nábreži stav 841 cm.

To už nebola sranda, to začínalo byť vážne a dotýkalo sa aj našej lodenice, zatiaľ trávnatého povrchu. A v piatok o polnoci Dunaj kulminoval a tzv. "10 ročná voda" dosiahla výšku 887 cm. Samotný objekt lodenice to neohrozilo, projektanti počítali s takým vysokým stavom a postavili lodenicu o 2 metre vyššie nad úroveň terénu. Ale voda zaplavila lodenicu zo všetkých do výšky asi 50 cm a do lodenice sme sa mohli dostať len cez vodu.

Foto: Gandy



Ako to skutočne vyzeralo vidno z týchto, dnes už dokumentárnych fotozáberov urobených 6. VII. ráno.

V nasledujúcich dňoch hladina len pomaly klesala 6.VII. sobotu 849 cm 7.VII. nedela 802 cm a 13. jula bol stav 572 cm.

Foto: Gandy









Foto: Gandy

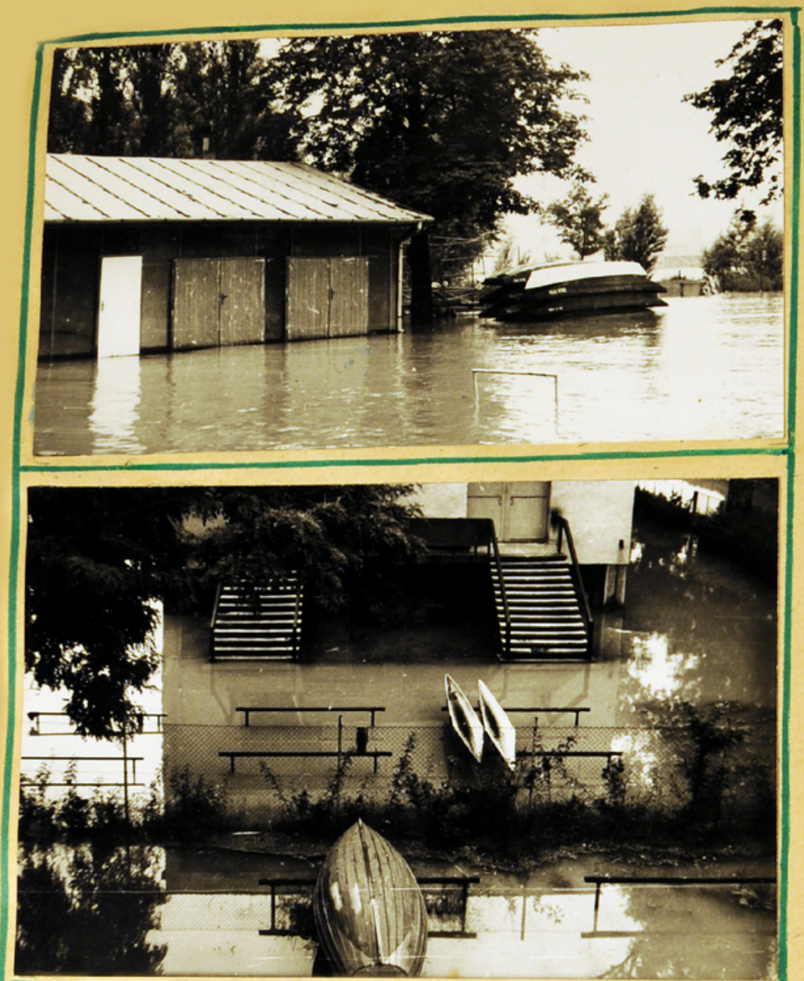




Foto: Gandy





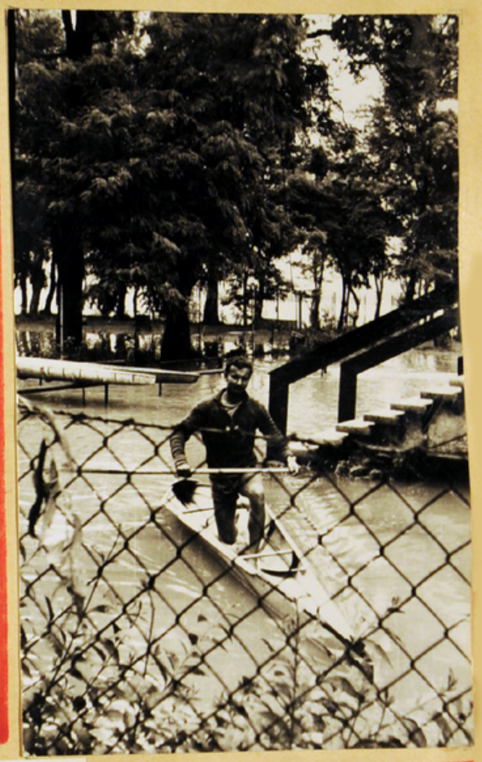


Foto: Gandy





Foto: Lajo Šebo

Terka Smolníková



Kezmacher.

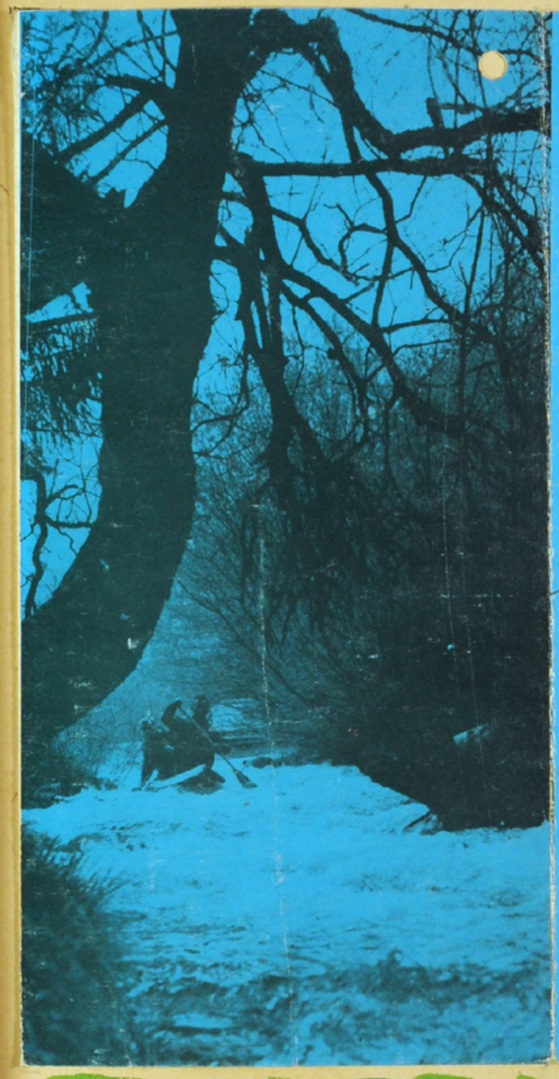
Foto: Lajo Šebo



Tábrisko na km 1830

Foto: Lajo Šebo





8.

tatranský okruh vodákov

1975

otoč a prečítaj si

6-13. júla 1975 Lipt. Hrádok

# Účastníci TID v Bratislave

BRATISLAVA (fk) — Dnes popoludní prišli do Bratislavy po Dunaji na svojich kajakoch účastníci 20. jubilejného ročníka Medzinárodnej dunajskej plavby družby — populárne nazývanej TIDKA. Na pravom brehu Dunaja pri lodeniciach v Petržalke vyrástol veľký medzinárodný stanový tábor vodákov. Do cieľa tejto etapy prišlo spolu 254 vodákov z 11 štátov Európy. Najviac účastníkov je z NDR — 84, potom NSR — 49 a Maďarska — 45. Vysoký vodný stav Dunaja v uplynulých dňoch kládol zvýšené požiadavky na fyzickú pripravenosť a pohotovosť na všetkých účastníkov plavby. Všetci absolvovali úsek z Linza dlhý 266 km bez nehody. Títo strávia dva dni odpočinku, aby sa mohli oboznámiť s historickými pamiatkami hlavného mesta SSR, ale tiež s jeho novou výstavbou. V sobotu ráno 19. júla sa vydajú po Dunaji na ďalší úsek plavby, ktorého cieľom bude hlavné mesto MLR Budapešť.






Medzinárodná dunajská plavba družby sa zastaví v Bratislave

# Vodácky sviatok na Dunaji

BRATISLAVA — Z iniciatívy Slovenského ústredného výboru CSZTV, odboru turistiky, začali sa od roku 1956 uskutočňovať medzinárodné plavby družby pod heslom „DRUŽBOU NÁRODOV ZA UPEVNENIE MIERU". Táto myšlienka našla živý ohlas medzi vodákmi-turistami nielen v podunajských štátoch, ale postupom času si získala popularitu aj v Nemeckej demokratickej republike, Poľsku i v niektorých ďalších západoeurópskych štátoch. Viackrát sa na plavbe zúčastnili aj vodáci z USA.

Úspechy a tradície, ktoré sa získali v predchádzajúcich ročníkoch, zaväzujú aj naďalej zveľaďovať, prehlbovať a upevňovať myšlienku „Medzinárodnej dunajskej plavby družby" (Tour International Danubien — TID), lebo prostredníctvom tejto akcie dá sa aktívne podporovať spolunažívanie národov a zveľaďovať vzájomnú kultúrno-poznávaciu činnosť. Podporuje sa ďalší rozvoj vodnej turistiky a nás a jej absolvovaním získava sa zápočtová cesta pre výkonnostnú triedu. Táto akcia nachádza stále väčší ohlas aj u obyvateľov podunajských miest a možno tvrdiť, že MDPD — TID sa stalo jednou z najväčších a najpopulárnejších vodácko-turistických stretnutí v Európe.

To je všetko v súlade so smernicami XIV. zjazdu KSČ na piaty päťročný plán rozvoja národného hospodárstva na roky 1971—75, kde v časti VIII., bodu 5 sa osobitne poukazuje na potrebu ďalšieho rozvíjania podmienok na turistiku. Dunaj ako jedna z najväčších riek strednej Európy, spája osem štátov a mnohé ďalšie sú hospodársky priamo zainteresované na lodnej doprave po jeho toku. Tak ako je Dunaj dôležitým hospodárskym spojivom medzi Nemeckou spolkovou republikou, Rakúskom, Československom, Maďarskom, Juhosláviou, Bulharskom, Rumunskom a Sovietskym zväzom, tak poskytuje ideálne predpoklady na nadväzovanie stykov politických, kultúrnych i športovo-turistických.

Celková dĺžka Dunaja od mesta Donaueschingen až po Sulinu je 2850 km. A to je súčasne celá trasa MDPD, ktorá je pre účastníkov plavby rozdelená na 5 samostatných plavebných úsekov. Tohtoročná plavba sa začala v Ingolstadte 28. júna 1975 a skončí 4. septembra v Silistre, je to jubilejný 20. ročník. Účastníci plavby prídu v stredu 16. t. m. popoludní do Bratislavy. Na pravom brehu Dunaja, pri lodeniciach v Petržalke si vybudujú stanový tábor a budú mať dva dni odpočinku. Organizátori MDPD pripravili pre všetkých bohatý kultúrny program.

FRANTIŠEK KEIM






Foto: Gandy











Anketa s účastníkmi plavby po Dunaji

# Vodácke dojmy

BRATISLAVA — Účastníci TID-u strávili dva dni v Bratislave a v sobotu ráno budú pokračovať v plavbe po Dunaji. Najbližším cieľom je hlavné mesto MLR Budapešť. Priblížime vám v krátkej ankete niektorých účastníkov, ich poznatky o TIDe a dojmy z pobytu v hlavnom meste SSR v Bratislave.

**Vitomír DIZDAREVIČ z Belehradu — Juhoslávia.** Medzi vodákmi veľmi populárny a nazývaný — Admirál KUK, 64-ročný — penzista, je živou kronikou TID-u, lebo sa zúčastnil z 20 doterajších ročníkov až na osemnástich. Pochvaľuje si organizáciu. Bratislava sa očividne každým rokom rozrastá. Má tu veľa dobrých priateľov a na stretnutie s nimi sa vždy teší. Na budúci rok mieni rozhodne ísť, tým viacej, že hlavným organizátorom bude Juhoslávia.

**Volmar GIRKE z Berlína — NDR.** Na TID-e sa zúčastňuje spolu s manželkou a 12-ročnou dcérou po prvý raz. Spolu s ním prišlo ďalších 24 vodákov z NDR. V Bratislave sa mu páči, osobitne nový most a vyhliadková reštaurácia na ňom.

**Rudolf PENTZLIN z Kolína nad Rýnom — NSR.** 61-ročný riaditeľ gymnázia. Na TIDe sa zúčastňuje aj s manželkou už po štvrtý raz. Pochvaľuje si už tradične dobrú organizáciu plavby, osobitne včasné informácie o jednotlivých plavebných úsekoch. Je členom MOV NSR a veľmi ľutuje, že sa nebude môcť zúčastniť na budúcom ročníku TID-u, lebo pôjde na OH do Montrealu.

Traja 20-roční študenti zo Škótska — **George McROBIE, Angus FLORENCE a Ewen WALKER.** Študujú na univerzite v Aberdeene. Sú prvými účastníkmi z britských ostrovov na TID-e. Idú z Ingolstadtu až do cieľa plavby — rumunskej Silistry. Dunaj je pre nich príjemným prekvapením. Píšu si denník a po návrate budú doma propagovať TID.

**Gusztáv PINTÉR z Budapešti — Maďarsko.** Zúčastňuje sa na TID-e po prvý raz, ale už teraz je rozhodnutý ísť na budúci rok znova z Ingolstadtu do Budapešti. Organizácia je na dobrej úrovni. Na celej trati účastníkov všade srdečne vítali. Osobitne sa mu páči horný úsek Dunaja, rýchly tok a členité okolie.

**Jiří LETENSKÝ z Brna — 50-ročný.** Zúčastňuje sa tohto roku už 6. raz na TID-e — z Bratislavy do Mohácsa. Je nadšeným propagátorom myšlienky TID-u. Pochvaľuje si vzornú organizáciu, všade, na všetkých táboriskách a v etapových miestach sa na všetko pamätá. Je to podľa neho veľký — družný medzinárodný vodácky kolektív, kde sa utvárajú dobré priateľstvá, a to je okrem športovej hodnoty TID-u to najcennejšie.

FRANTIŠEK KEIM

Foto: Gandy





TID 1975





# Vodáci opustili Bratislavu

BRATISLAVA (fk) — Vodáci— účastníci 20. ročníka TID-u odštartovali v sobotu z Bratislavy, kde bol cieľ druhej etapy plavby. Dva voľné dni strávili na prehliadke mesta, jeho historických pamiatok a blízkeho okolia. Po slávnostnom nástupe dostal každý účastník jubilejného ročníka od organizátorov pamätnú medailu. Väčšina účastníkov z NDR, NSR a Juhoslávie v plavbe pokračuje. K týmto sa pripojili ďalšie skupiny vodákov z Maďarska a Bulharska, ktorí pricestovali do Bratislavy vlakom. Ďalšia etapa s cieľom v Budapešti meria 213 km. TID má neopísateľnú atmosféru. Stretávajú sa tu dlhoroční známi a vznikajú nové priateľstvá medzi vodákmi z rôznych zemí.

Na čs. úseku Dunaja budú časte zastávky v Zlatnej, Moči a Obide a naše územie účastníci TID-u opustia 23. júla v Štúrove. V Komárne a Štúrove sa k plavbe pripoja ďalšie skupiny čs. vodných turistov.

Do videnia o rok zase v Bratislave.

Foto: Gandy

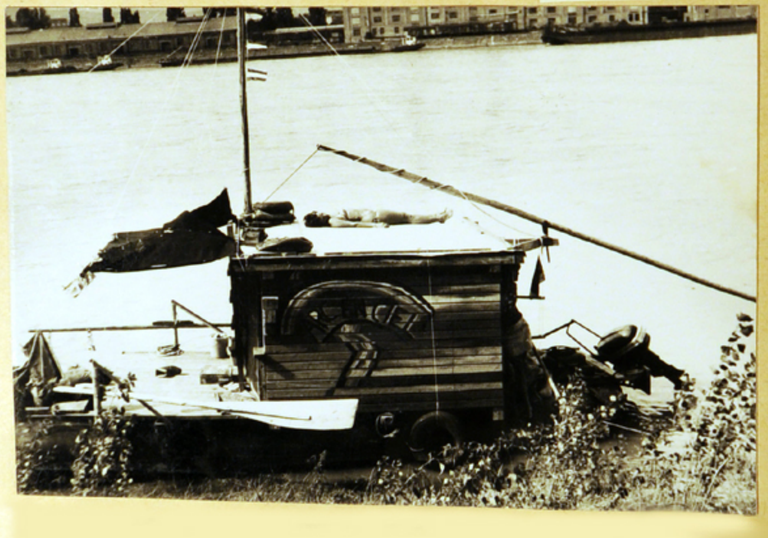




Foto: Lajo Sebo



Foto: Gandy





20. ročníka TIDU sa zúčastnili aj členovia nášho oddielu - Ing. Viera a Dodo Maloverovci a Palo Klvač



Kúsok nad rakúskym Weiskirchenom foto Klvač

## Z lodného denníka Paľa Klvača:

Manželia Máloyerovi išli z Ingolstadtu do Linca a Klvač až do Haibburgu a potom z Bratislavy ďalej do Moháča.

Dňa 28. VI. 1975 v lodenici v Ingolstadte bolo večer o 20.00 hod. slávnostné zahájenie a dňa 29. VI. 1975 bol zahájený splav - I. etapa do Kelhaimu. Lodenica v Ingolstadte je na 133 km, čo je vlastné číslovanie kilometráže. Kelheim je na 173 km a tu končí aj vlastná kilometráž. Tiež tu končí označenie km od ústia Dunaja a to km 2416 km.

Dňa 30. VI. 1975 bola II. etapa Kelheim - Regensburg / km 2416 - 2380 km / V Regensburgu bol deň odpočinku, cez ktorý sme boli pozvaní k bürgermajstrovi Regensburgu. Dňa 2. VII. 1975 III etapa na trase Regensburg / 2380 km / - Straubing / km 2324 /

3- VII. 1975 IV. etapa Straubing - Mühlham / km 2270 / Tu bol nútený odpočinok, pretože v Pasau bol tábor zaplavený a nechceli nás tam pre povodeň pustiť.

Dňa 5. VII. 1975 V. etapa Mühlham /km 2270/ do Oberzellu / km 2210/ Nocľah bol tu provizorný, respektíve náhradný za Pasau.





Cestou na Hatelekov nad Insbruckom Foto Klvač



Priehrada na km 2231 - Insel





Záplavy v meste Pasau

6. VII. 1975 VI. etapa z Eberzeu / km 2210 až km 2182. Noclah na km 2182 bol tiež zmenený.

7. VII. VIII. etapa do Linzu / km 2134. V Linci viacerí skončili a ja som pokračoval aj s KLemom Martinkom z VUKI ďalej.

8. VII. sme od rána 7,30 hod do 21.00 hod prešli 137 km včítane dvoch prehrad na km 1997 / KREMS je na km 2000 / Dňa 9. VII. sme prešli z km 1997 až nad Hainburg približne na km 1890, kde sme počkali autobus, s ktorým sme prišli večer dňa 9. VII. 1975 do lodenice.

Kilometráž v propozíciach TIDU je nepresná pri Ingostadte a Waltenburgu, pretože kilometráž končí v Kelheime / 4 - 5 km pred Weltemburgom / a to km 2416. Nad týmto km majú Nemci vlastnú kilometráž, ktorá má opačný smer a končí tiež v Kelheime a to km 172 alebo 173. Ostatné údaje v propozíciach TIDU sú správné až po Bratislavu.



Priehrady na Dunaji - smerom od Ingolstadtu :

Prvá je na km 2231 / NSR /

Druhá je na km 2204 /hranica NSR - Rakúsko /

Tretia je na km 2163

Štvrtá je na km 2147

Piata je na km 2095 pod Mathausenom

Šiesta je na km 2061 IBBS

Siedmu stavajú na km 1982

Priehrada na km 2095 sa nedá prenášať.

Pred začiatkom splavu v čase od 21. VI. do 29. VI. 1975 sme si prezreli následovné mestá a turistické strediská :

SALZBURG, ZEELAM SEE, INSTRUCK, GAPA, MNICHOV, NORIMBERG a všetky etapové mestá a miestá.

Okrem domácich / NSR / tvorili najpočetnejšiu zahr. skupinu vodáci z ČSSR, ktorá mala 27 účastníkov, z lodeníc : PS 3, VUKI 4, Slavia 1, Slavia UK 10, Dunajčík 2, Tatran KV 2, Břeclav 2, z Prahy 2 vedúci inž. Jaroslav Kytlica.



Náš tábor v Ingostadte foto Klvač



Dunaj pri smutne známom meste Mathausen



Predhrada na km 2231 - pri Insel Klvač



Provizorné táborisko u súkromného sedliaka
na km 2182 / za Šilingy / Klvač



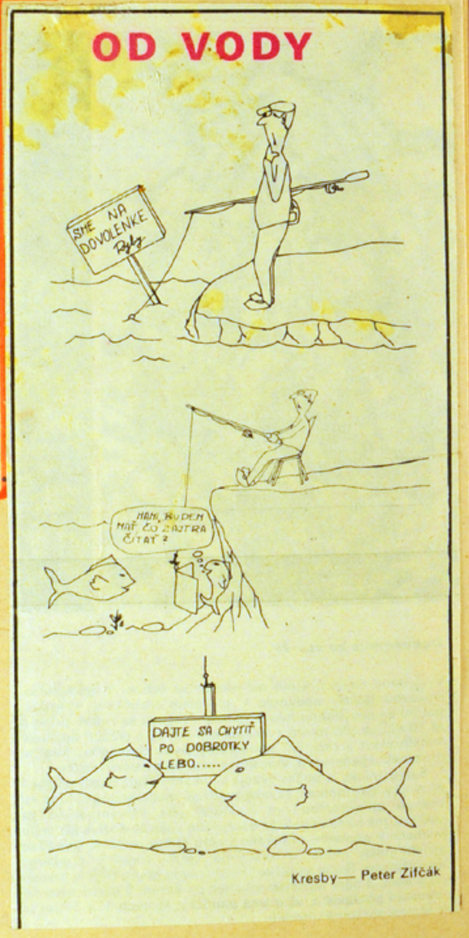
Priehrada YBBS na km 2061 foto Klvač



Opatrnosť trochu přehnaná




Neprakta




Kresby— Peter Zifčák






Tento raz bola na naše pomery nezvykle veľká účasť: Neuman, Lukačová, Gandy + ová + syn Dušan, Petrovič + 1, Janačková, Smolnická, Lajo Šebo, Kiššík, Slávik.







Foto: Lajo Šebo

58

Práca
sept. 75.

## 145 rokov od zavedenia paroplavby na Dunaji

# Prvá bola Carolina

Od pamätnej prvej plavby lode s parným pohonom, Clermont, ktorou zaviedol v Amerike na rieke Mississippi Angličan Robert Fulton v roku 1807 lodnú dopravu, uplynulo už viac ako dvadsať rokov a v Európe ešte stále nebolo počuť, že by bol parný stroj trvalo zvíťazil nad veslami, plachtami, či ťažnou silou koní, volov — a v mnohých prípadoch aj ľudí — ktoré poháňali riečne plavidlá.

Rýchly rozvoj paroplavby za oceánom nemohol, pravda, ostať trvalé nepovšimnutý ani v Európe. A tak už v roku 1812 plával malý kolesový parník Comet na rieke Clyde v Anglicku a o tri roky neskôr parník Alžbeta na rieke Neve v Rusku.

### ◆ Na Metternichov podnet

Pre Dunaj, kde malo vtedajšie Rakúsko-Uhorsko záujem na výhodnom spojení s Balkánom, vydal už v roku 1813 cisár František I. na podnet kancelára Metternicha zvláštny dekrét o privilégiách pre toho, komu sa podarí umožniť plavbu loďou bez živej sily.

Dekrét vzbudil živý záujem a tak sa v roku 1817 vydáva na plavbu loď Carolina postavená Angličanom Antonom Bernhardom a v roku 1818 loď Duna postavená Francúzom Leonom. Ani jednému z nich sa však nepodarilo založiť trvalý podnik na zavedenie pravidelnej plavby.

Až v septembri 1830 došlo k najväčšej udalosti storočia pary, ako to uvádza jedno zo septembrových čísiel vtedajších Prešburských novín. Prvá paroloď, Franz I., začala pravidelnú osobnú loďnú dopravu na Dunaji: 4. septembra 1830 priplávala z Viedne do Bratislavy na tie časy neuveriteľnou rýchlosťou, za päť a pol hodiny.

Bratislava sa stala významným centrom osobnej lodnej dopravy na linke Viedeň—Budapešť, ako to uvádza vtedajší cestovný poriadok o „Parolodstve na vodách v uhorskej zemi". Podľa neho „Porjadok, vedľa ktorejho parníki na obidvoch stranách putujú, je ustanovení takto:

1. Z Prešporka do Vjedni každí den o 8. hod. ráno;

2. Z Prešporka krem toho každuo ráno o 5. hoď. pjestanskim parníkom — tuto priležitosť každí pocestní tjež užit muože;

3. Z Prešporka do Pešti každí den ide o 8. hod. ráno ten parník, ktorí sa o 6. hod. z Vjedne pohou."

A z ďalších ustanovení: „Každí pocestní berje sebou 50 funt zásobi (bagážii) darmo, čo je na zviš, za to sa platí."

Čulá osobná lodná doprava bola v tejto dobe aj na rieke Tise a Sáve, ba dokonca aj na Balatone, o čom sa v Porjadku píše: „Nedávno povstala společnosť, ktorá na jazere Blatoňe parníki vystrojí". Otvoriť sa mala táto nová cesta v lete 1848 parníkom Kisfaludy.

### ◆ Králi na palube

Prvá dunajská paroplavebná spoločnosť, DDSG (Erste k. k. private Donau-DampfschiffahrtsGesellschaft), ktorá vznikla 1. septembra 1830, so sídlom vo Viedni, vlastnila už v roku 1832 ďalšie dve osobné lode bez živej sily a v nasledujúcom roku ešte tri, z ktorých sa jedna plavila na pravidelnej linke z Viedne do Carihradu — Istanbulu. O veľkej obľube plavieb svedčí aj zisk DDSG: na každú loď až 20 tisíc zlatých ročne!

Rozvoj lodnej dopravy na Dunaji napredoval i v nasledujúcich rokoch veľmi rýchlo. Medzi Viedňou a Bratislavou premávali parníky Sophia, Maria, Anna, Árpád a Erős a to štyri až päťkrát do mesiaca a neskôr aj častejšie.

Dunajská paroplavebná spoločnosť zriaďuje aj vlastnú poštovú službu a od roku 1868 až do roku 1880 vydáva dokonca aj vlastné poštové známky. K jej výsadám patrila tiež vlastná požiarnická služba, takzvaný Pomplerkorps.

Výstavba parolodí sa zameriava aj na nákladnú dopravu. V roku 1880 má DDSG už 188 remorkérov a nákladných lodí a 750 nákladných vlečných člnov, takže sa stáva najväčšou riečnou paroplavebnou spoločnosťou na svete. Na vrchole slávy bola v roku 1896, keď sa pri slávnostnom otvorení plavby cez Železné vráta, Sipsky kanál v Kataraktoch, viezli na palubách jej lodí traja vtedajší panovníci: srbský a rumunský kráľ a cisár František Jozef, ktorí kanál otvárali pre lodnú dopravu.

### ◆ A stále ďalej . . :

Dnes už lodná doprava na Dunaji dávno prešla od pary k motorovému pohonu a od kolesového k vrtuľovému a už len sem-tam sa na našej veľrieke stretneme s tradičným parníkom so širokými postrannými kolesami. Ekonomika a racionalizácia zasahuje silne aj do lodnej dopravy. A tak namiesto vlečenia lodí za remorkérom, čo bola hlavná plavebná technológia skoro jeden a pol storočia, začína prevažovať tlačenie člnov a v osobnej lodnej doprave rýchle krídlové alebo kabínové lode s maximálnym komfortom pre cestujúcich.

Okolo 4500 plavidiel s výkonom vyše pol milióna koňských síl a s viac ako troma miliónmi ton ložného priestoru dnes premáva po Dunaji. Do roka prepravia viac ako 60 miliónov ton tovaru. A tak ako v minulosti, aj teraz táto doprava nadväzuje z prístavov dolného Dunaja (Braila, Galac, Réni a Izmail) na Čierne more a odtiaľ na prístavy Egejského a Stredozemného mora a ešte ďalej cez Suez a Gibraltár na ostatné moria a svetové oceány. A už v roku 1981 sa napojí cez priekopu Rýn — Mohan — Dunaj priamo na Severné a Baltické more.

kpt. PETER MAJERNÍK

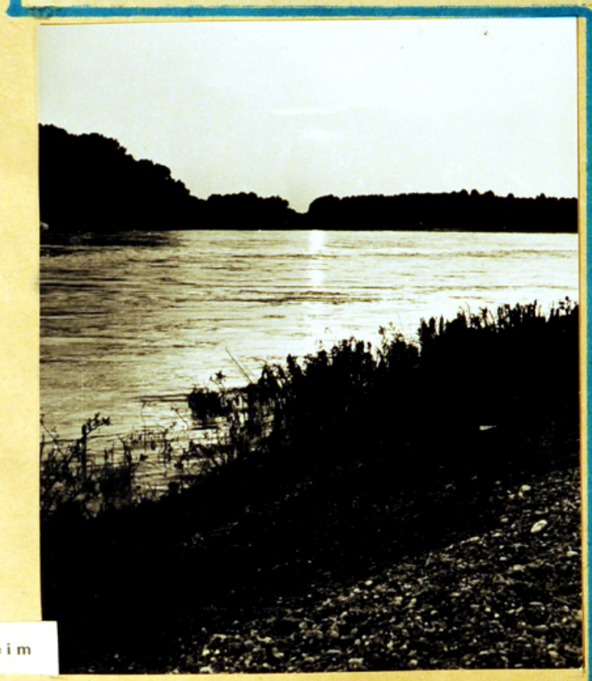


Foto: Milan Keim



# Týždenná dovolenka

## na Dunaji od 26. júla – 3. augusta 1975 – do Štúrova





Foto: Gandy

Z lodného denníka Gandyho, ako jedného z účastníkov plavby :

Dovolenkového týždenného splavu ktorý organizačne zabezpečovali vodáci VUKI sa zúčastnili – Terka Smolnická, Lajo ŠEBO, Gusto MATES s Lalom KIŠŠIKOM a GANDY so synom – vojakom, ktorému sa podarilo vybaviť si dovolenku v tomto termíne.

Gusto Mates v rekordnom čase spravil generálku jeho obstaršej kanoe – behom jedného týždňa. Nechcel som veriť, že to dokáže a stavil som sa že kanoe nebude hotové. Ale bolo, pravda , Gusto si vybral časť jeho dovolenky a za pomoci jeho syna Pala v nedeľu ráno odpul na týždennú plavbu dole Dunajom spolu s posádkou druhej kanoiky.

Kronikár so synom začali plavbu až v pondelok ráno. Obloha bola zatiahnutá olovenými mrakmi zo všetkých strán, k tomu silný – na šťastie len bočný vietor. Gumáky sme si nechali pri ruke a počítali sme že po ceste aj zmokneme. Ale pred Rusovcami sa obloha postupne začala vyjasňovať a dokonca cez mraky vykuklo aj slnko.

57/6




Foto: Milan Keim

Na km 1817 sme sa pridali a utáborili k ostatným naším účastníkom splavu. Táborisko bolo síce na štrku, ale komárov sme si užili aj tak. Tí, ktorí si zobrali so sebou týlové závoje dobre urobili a boli vo výhode. Ale predstavovali sme si to horšie. Spolu s nami táboria aj posádka VUKÁROV, tiež Jano Flaškay s jeho nerozlučným spoločníkom Tümlerom. Večer už bola obloha čistá a fotografisti si mohli nafotiť pekný západ slnka z nášho táboriska.

V noci sa občas ozvalo zo stanov plieskanie a zahromženie na tú komársku hávet'. To keď už účinok spreyu proti komárom pominul. Zobudili sme sa do slnečného rána. Medzi účastníkmi vznikla debata, časť účastníkov bola za to, aby sme ešte jeden deň zostali na tomto táborisku. Vzhľadom na pomerne vysoký stav Dunaja na túto ročnú dobu / výška 565 cm./ už neboli na ceste žiadne štrkové " fleky".



Jano Flaškay zasiahol do debaty, že vraj Viedeň ráno hlásili, že od západu ide smerom na nás dažďová vlna, ktorá ešte dnes večer zasiahne našu oblasť.

Tak sa teda pokračovalo v plavbe za krásneho počasia. Chceli sme sa dostať do večera až k Patinciam, teda dobrých 65 km.

Foto: Lalo Kiššík

59

Spravili sme si menší konvoj, keď sme sa pripojili k "materskej lodi - pramičke VUKI a vďaka spoľahlivému motoru nám cesta rýchlo a príjemne ubiehala.

Pravidelná krátka zastávka v Kližskej Nemej, kde sme boli na návšteve vo vodáckom Zeloovoci. I keď sme nevrátili s prázdnymi rukami, kvalita "nákupu" už nebola taká kvalitná ako v minulosti.

Rolfovci kúpili od rybára pri Iži " plencku " a Gabika už počas plavby ju pripravovala na skonzumovanie.

Okolo 15.00 hod sme minuli Komárno a na oblohe ani za nami ani jedného mráčku. A tak Jano Flaškay dostával otázky, ako je to s tou predpoveďou z Viedne, dokonca boli pochybnosti, či sa mu to ráno nesnívalo.



Západ slnka na km 1817 sa podaril tento ráz Lalovi Kiššíkovi



Skončil sa jeden vydarený deň a chystáme sa prenocovanie
Táborisko na km 1817 pod Gabčíkovom Foto Kiššík



Pred ďalšou túrou sa treba dobre a výdatne naraňajkovať, lebo variť sa bude až večer Foto Gandy



Čo keby začala miesto dážďa od Viedne fúkať do chrbáta vietor. ?

Foto: Milan Keim

Reakcia Jana bola, že naštartoval motor a hasil si to dole vodou k Patinciam. Tam nás už čakala posádka pramičky VUKÁROV. Časť prišlých vodákov sa utáborila pri nich a druhá časť sa vrátila asi 1 km proti prúdu, lebo tam bol lepší prístup k vode, kúpanie, ale hlavne bližšie k termálnému kúpalisku v Patinciach.

Rýchlo sa postavili stany a uvarila sa večera, lepšie povedané obed. Už za súmraku sme sa vydali do objektu kúpaliska na menšie občerstvenie a obhliadku. Vracali sme sa za úplnej tmy, osvieženi na tele a po tekutom občerstvení, s tým že zajtra strávime na kupku celý deň. Pred naším príchodom na táborisko sa v okolí konalo vojenské cvičenie a zrejme bol vykonaný v okolí potrek proti komárom. Lebo nebolo večer ani jedného, no hotová lahoda oproti včerajšiemu večeru.

V Stredu ráno sme sa opäť zobudili do slnečného dňa a tak sme sa čím skorej vybrali na kupko aby sme využili termálnu vodu kúpaliska a všetkým ostatných komunálných služieb.



Foto: Gandy





Foto: Gandy

Vraciame sa z "nákupu " zo Zeloovocu v Kližskej Nemej. Najviac nakúpil Jano Flaškay. Lebo treba aj vitamíny v letných horučavach.

Pekné počasie nám všetkým zlepšilo náladu a tak cesta rýchlo ubiehala, pravda vďaka aj spolahlivému prívesnému motoru.

Lalo Kiššík nemal záujem o Zeloovoc, má ho doma pod oknom. A tak zostal strážiť lodný park. Predovšetkým, keby išli voláke tie "lopatáky " . A vedla, asi 50 metrov je práve plavebná dráha.

No a Terka mu zo solidarity zostala robiť partnerku , v neposlednej miere tiež pre tie vlny od šlepov.

Nakoľko vŕarda bola zavrená, dlho sme sa nezdržali a pokračovali dalej.





Foto: Gandy

62



Foto: Gandy

To je tá kúpená ryba od rybára pri Iži. Gabika využíva čas počas plavby, aby sa nemusela zdržovať s prípravou a večera bola čím skorej hotová.

Valter je spokojný, lebo v Patinciach je občerstvenie po ruke a ryba chce plávať, hovorí sa. Len škoda že nie je väčšia. Ale aj malé ryby sú ryby a príjemnou zmenou v jedálnom lístku vodákov, ktorý pozostáva väčšinou len z konzierv.

Možno že Jano Flaškay bude mať šťastie a niečo chytí / to ako na udicu /, ktorú si zobral so sebou. No spoliehať sa na to nedá a on dal prednosť príjemne chladenej Frankovke.



Foto: Gandy

63



V Stredu sme zakončili táborákom pri speve kytary a neschádzal Müller alebo Frankovka, prípadne viacgrádový nápoj. Veď sme na dovolenke a potom treba zabezpečiť určitú zdravotnú prevenciu. Vedľa nás stanoval jeden mladý pár vodákov z Moravy, ktorí s nami strávili večer pri táboráku a naviac obaja boli výborní kytaristi, hlavne hlasove zohraní. Vydržali sme až do polnoci s vôbec sa nám nechcelo ísť spať. Vo štvrtok ráno začala znova debata či zostať ešte jeden deň a využiť možnosť kúpania na termálnom kupku. Nakoľko partia z dolného konca bola zase za odchod, Flaškay zase prišiel so správou, že rádio "Grincing" celkom určite hlásilo tlakovú níž s dáždom. Tento ráz vraj celkom určite a tak okrem Gandyho so synom všetcia VUKARI pokračovali v plavbe až do Štúrova.

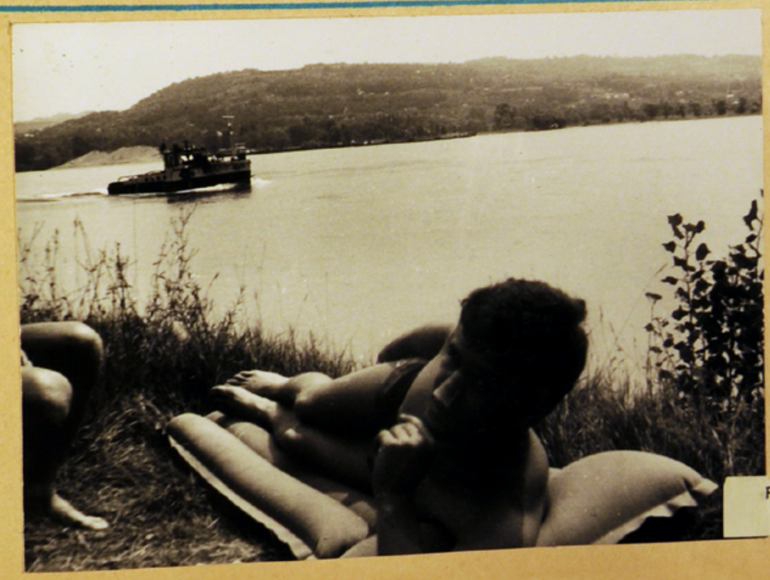


Foto: Gandy






Na ostrove Barnabáš, minipláže s jemným pieskom

Foto: Gandy

No napokon aj Gandyovci sa po obede napokon zbalili, keď tri metre od ich stanu zaparkoval vojenský obojživelním a kúsok ďalej ďalšia vojenská technika našich spojencov.

Pokračovali v plavbe a utáborili sa aj vodákmi z Moravy na ostrove Barnabáš, čo bolo síce riskatné ale do Štúrova by už do večera neprišli a na ceste nebolo už žiadné slušné táborisko.

Ku podivu večer nás pohraničná hliadka kontrolovala len z vody a tak sme prenocovali na ostrove. Za to ráno nás očakávaná návšteva neminula. Sami VB nemali jasno, či môžeme tu táboriť alebo nie. Dobre to dopadlo a tak sme strávili pekný, pokojný deň v romantickom prostredí, sami na ostrove s peknými miniplážami s jemným pieskom. Večer o 20.00 hod. keď sme sedeli pri táboráku a vzpominali na rôzne prežité prihody na vode sa zrazu ako tiene objavili opätovne pohraničiari so správou, že sa máme presťahovať na náš breh. Odmietli sme s poukázaním, že nás nútia porušiť predpisy, lebo nesmieme isť po súmraku na vodu a že je to nebezpečné.



Napokon tento argument boli nútení akceptovať, inak by nás museli naložiť do ich člnu, čo nebolo také jednoduché . Uspokojili sme ich, že zajtra ráno odchádzame a pokračujeme v plavbe do Štúrova.

Sobota ráno. Počasie nám stále praje, sľúbený dážď z rádia Grincing neprichádzal, čo nám pravda nevadilo, lebo nás čakalo približne 30 km po Dunaji. Pekné počasie, naviac začal fúkať mierný severozápadný vietor a preto sme vytiahli plachtu na stožiary aby sme sa dostali rychlejšie do cieľa našej plavby - do Štúrova. Pred Štúrovom sa vietor zmenil ako vždy v protivietor, ktorý nám na záver narobil slušné vlny. To nám prišlo celkom vhod, aspoň sme si pre zmenu dobre zapádlovali.

Jano Flaškgy, keď zbadal Gandyho pristávať sa nenápadne z tábora stratil, lebo vedel čo ho čaká.

Večer sme tentoraz strávili všetcia spolu v záhradnom bufete pri starom moste. Nálada sa úmerne zlepšovala, čím sme viacej použili služby obsluhy. Medzi prítomnými bolo 5 kytaristov a len dve kytary. A tak tieto išli z ruky do ruky. Do mimoriadnej formy sa dostal Jano ale najmä Bonzo s jeho staršími evergrinmi ako .... Kohn.. a pod.



Foto: Lajo Šebo



Foto: Lajo Šebo



Foto: Gandy





Foto: Milan Keim





Gusto Mates " nenápadne " oslavoval jeho meniny. Myslím, že môhol byť spokojný, tuším sme zaspievali všetky vodácke a trampské melódie z rokov našej mladosti.

Dopoludnia sme strávili na termálnom kupku v Štúrove a po obede posledné balenie na tomto splave. Náš autobus prišiel načas a tak sme v dobrej pohode pricestovali domov. Bol to opäť jeden z vydarených splavov, až na to že tá predpoveď počasia nevyšla, pravda na štastie pre nás.

G a n d y.





Foto: Lajo S e b o



Foto: Milan Keim

V nedeľu ráno 17. mája 1975 o 8,30 hod vypukol na rekreačnej lodi – hoteli



JAVORINA

požiar, ktorý sa nepodarilo zdolať a ktorému podľahla loď.







Foto: G a n d y

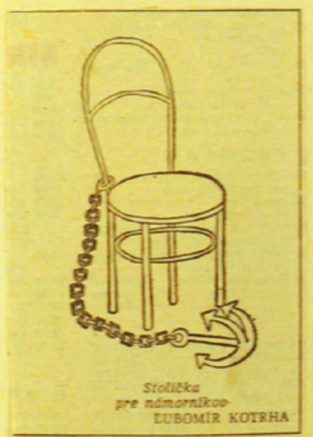




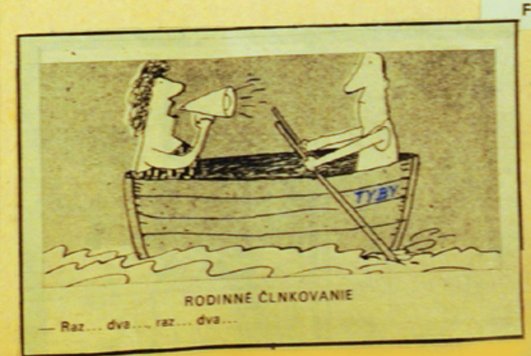




Foto: G a n d y



Stoličky pre námorníkov
ĽUBOMÍR KOTRHA




RODINNÉ ČLNKOVANIE

— Raz..., dva..., raz..., dva...

# CESTOVNÍ PLACHTĚNÍ



Všude na světě, kde se plachtí, vyvinuly se dva druhy sportovního plachtění: plachtění závodní a plachtění cestovní. Nejdřív bylo plachtění cestovní a později vzniklo plachtění závodní. V článcích Lodních sportů bylo dosud psáno výhradně o plachtění závodním. Dnes bych chtěl naše jachtaře seznámit s druhou odrůdou jachetního sportu, která je ve světě mnohem více rozšířena než plachtění závodní.

Plachetnice se velmi dobře hodí k cestování po vodě, k dalekým plavbám, ať už na moři, podél pobřeží, nebo po řekách. Nemusím snad připomínat slavné objevitelské cesty největších mořeplavců dějin, kde vítr, plachty a znalosti zacházení s loděmi pomohly objevit nové světadíly. V šlépějích těchto velikých plachtičů všech dob kráčí i sportovní cestovní plachtění a výkony těchto plavců jsou neméně slavné než jejich dávných předchůdců. Vzpomeňme jen, kolik malých plachetnic, řízených sportovci amatéry, obeplulo celou zeměkouli, kolik těchto odvážlivců přeplulo Atlantik, Tichý oceán a všech sedm moří světa. Mnohý z nich se vícekrát nevrátil do svého přístavu, velká většina z nich však dokázala, že malá plachetnice jest na moři právě tak bezpečná, jako obrovský parník. Ale nejen na moři a na jeho pobřeží buji sportovní cestovní plachtění, ale ovládlo i vnitrozemské vody, jezera a řeky. Prázdninové tury s plachetnicí po řekách a průplavech jsou velmi oblíbené ve všech státech, kde se jachting provozuje. Sovětská fyskultura pořádá s plachetnicemi velké plavby u příležitosti různých významných dní SSSR a sovětští sportovci podle hesla fyskultury: za masovost, za rekordy se ve velikém množství těchto plaveb zúčastňují.

U nás před válkou bylo cestovní plachtění prováděno pouze v ojedinělých případech a výhradně na moři, na Jadranu. Jsou známy plavby kýlové jachty »Norge«, která plula podle pobřeží Jadranu ze Sušaku až do Splitu. Právě tak kýlová jachta »Vltava« vykonala několik plaveb ze své základny Splitu na sever i na jih mezi dalmatské ostrovy. Velmi odvážná byla plavba bratra Laváčka a třech dalších plachtičů z Prahy na otevřené kýlové plachetnici »L 5« ze Splitu do Dubrovníka a nazpět.

V samotném Československu před válkou a za války cestovní plachtění pěstováno nebylo. Když jsem v roce 1946 plul s olympijskou jolou 07 »Stín« z Prahy do Ústí n. L. a zpět, byl jsem bílou vránou na řece a plavidelníci všech plavebních komor mezi Prahou a Střekovem se náramně divili, že pod plachtami se dá také jezdit po řekách a hlavně že se s tím dá někam dojet. Tehdy jsem v článku, popisujícím tuto plavbu v časopise Ruch, vyslovil přání, abych našel následovníky v cestovním plachtění, aby více plachetnic se vydalo na naše krásné řeky a pomohly rozšířit jachting na Labe a na český sever. Ani jsem tehdy netušil, jak brzy se toto moje přání splní. V Ústí jsem se setkal s plachtiči, kteří o cestovní plachtění projevili velký zájem a hned příští rok se vydali s výpravou dvou plachetnic z Ústí na Mělník a zpět. To byly slibné počátky a poněvadž příklady táhnou, nezůstalo jen při nich. I když naše tehdejší lodě nevyhovovaly příliš dálkovým plavbám, neboť používali jsme lodí otevřených a nocovat se muselo buď ve stanu na břehu nebo na tvrdých podlahách lodí, pod krycí plachtou člunu, přece jen se jezdilo a žilo drsným námořnickým životem na vlnách dolní Vltavy a Labe.



Znatelného pokroku dosáhlo cestovní plachtění zavedením nových lodí, plachetnic s kajutou, jolových křižníků. To už je plavidlo, které je k cestování po řekách i podle mořského pobřeží přímo stvořeno. Němci zanechali v bývalém yacht klubu v Litoměřicích několik těchto lodí, které tamější čeští osídlenci sice zabrali, ale nedovedli jich využít, a tak krásné plachetnice ležely ladem ve špatných loděnicích, kde postupem času chátraly a vrakovatěly. Konečně se dali Litoměřičtí pohnout a čluny prodali tam, kde sportovci toužící plachtit a rozumějící lodím neměli na čem jezdit. Tyto jolové křižníky se přestěhovaly do Prahy, kromě jednoho, který nalezl v Litoměřicích dobrého kapitána, který jej nenechá zahálet a hnít na břehu. Nyní máme loďstvo plachetnic schopných dalekého křižování a dolní Vltava a Labe ožily přílivem bílých plachet. Poslední impuls k rozšíření cestovního plachtění dala jachetní sekce ÚVS zavedením plachetnice Beluga, cestovního plachetního křižníku »V« profilu, který jest možno stavět amatérsky. Naši sportovci čekali toužebně na tyto plány a jakmile byly vydány, již se Belugy stavějí jak v Praze, tak v Roudnici a v Ústí n. L. V letošním roce se zase slibně rozšíří řady cestovních plachtičů na českých řekách.

Velmi přispěl k rozšíření dálkových plaveb plachetnic distanční závod Česká brána, který loni byl vypsán jachetními oddíly v Roudnici a v Ústí n. L. Naši plachtiči, kteří dosud se točili pouze mezi třemi bojkami u na jinou vodu dopravovali své lodi vlakem nebo autem, poznali dálkovou plavbu, když po vlastním kýlu pluli k místu startu, a tak se cestovní plachtění mnohým zalíbilo, že hned po závodě se vydali znovu na velkou plavbu a strávili celou dovolenou na řece pod bílými plachtami.

A nyní bych vám chtěl něco říci o samotném cestovním plachtění u nás.

Možnosti cestovního plachtění v ČSR jsou vlastně jenom v Čechách, kde splavné toky Vltavy a Labe k tomu poskytují předpoklady. Moravské toky se k tomu nehodí a na Slovensku jenom Dunaj, na jehož prudký tok však jsou lepší motorové čluny a teprve u Komárna, kde je menší proud, by mohlo plachtění přicházet v úvahu.



Foto: Lajo Šebo





Vltava jest splavná pro velká plavidla od staveniště přehrady slapské až na Mělník, Labe od Kolína až na hranice ČSR v Hřensku. Na těchto úsecích jest také jedině cestovní plachtění provozováno. Poněvadž tyto řeky jsou zprůplavněny, t. j. řadou pohyblivých jezů a přehrad jsou vytvořeny zdrže, spojené vzájemně plavebními komorami, máme zde ideální plachetní revíry velmi podobné svými vodními i větrnými poměry jezerům. Zejména zdrže pod Prahou, velmi blízké hlavnímu městu, jako je zdrž veltruská, dlouhá 8 km, která má velmi pěkné podmínky pro plachtění, pak pod ní zdrž vraňanská, stejně dlouhá, mohly by se stát výletním i pobytovým místem pro plachtiče, kteří by zde užili velmi pěkné plachtění na široké vodě a v krásné přírodě. Nejkrásnější však jsou zdrže labské. Již první pod Mělníkem, 6 km dlouhá, se výborně hodí k plachtění, ještě více však zdrž druhá, nadržená jezem v Račicích-Štětí, 12 km dlouhá, větrům otevřená, kde to neustále duje, buď po proudu, nebo proti němu, ale hezky silně. Nejideálnější však pro naše vnitrozemské plachtění jest zdrž kopistská, mezi Roudnicí a Litoměřicemi. Jest dlouhá 14 km, široká, jsou na ní krásné zátoky jako stvořené ke kotvení lodí, má několik ostrovů, na březích písečné pláže, roztomilá městečka a vesničky na březích v dolní části je uzavřena krásnými horami Českého středohoří a vítr je na ní vždy a mnohdy tak silný, že jedině jej předčí vítr na Máchově jezeře.

Cestovní plachtění se dá provozovat s jakoukoliv plachetní lodí. Když se opatří olympijská jola nebo Pirát svinovacími matracemi, dá se v těchto lodích docela pohodlně přespat pod lodní pokrývkou. Kdo chce, může spát na břehu ve stanu, ale nocovat na lodi je daleko romantičtější. Jolové křižníky a kajutové lodi, jak už jsem řekl, jsou k cestovnímu plachtění nejlepší. Jolové křižníky pro svůj malý ponor mohou kotvit i v mělkých zátokách a mohou přistat u každého břehu. Chlapci z kýlové jachty »Duch« však dokázali, že se dá cestovně plachtit i s lodí, která má 1.50 metru ponor.

Velmi se doporučuje všem plachetnicím, vydávajícím se na dálkovou plavbu, aby měly ještě v zásobě jiný pohon než vítr. Ten vždy nefouká a obyčejně právě tehdy stávkuje, když se blíží plavidlo ke komoře, kde už plavidelník čeká s otevřenými vraty a pospíchá, neboť zdola mu houká parník. Pak je dobře mít na lodi malý pomocný motorek, takový skromný »kafemlejnek«, který dostrká plachetnici tam, kam bychom se na »dřevěný vítr« (pádlo nebo vesla) dostali za několik hodin.

Pluje-li výprava několika plachetnic, stačí, když jedna z nich má pomocný motorek. Ta už ty ostatní zaphne a celý lodní vlek pak důstojnou rychlostí v bezvětří přece jen dopluje tam, kam se posádky chtějí dostat.

Avšak i bez motoru je možno vydat se na dálkovou plavbu s plachetnicí. Vždyť dříve motory také nebyly a jezdilo se pod plachtami o všecko pryč. Hoši a děvčata na »sv. Jiří« mají motor neustále rozbitý, a tak křižník koníčkují po břehu a jaké plavby už vykonali. Právě tak posádka »Ducha« prohlašuje, že nebudou potřebovat v lodi motor.

A tak vidíte, že s plachetnicí se u nás nedá jenom závodit, ale lze s ní užít krásných dálkových plaveb, nádherného křižování po řekách, kde síla větru vám pomůže zvládnout a dopravit vaši loď do krásné krajiny, kde zakotvíte loď v romantické zátoce a budete naslouchat šumění řeky a větru v pobřežních křovinách.

Zdeněk Zizius.



Foto: Lajo Šebo

# U príbuzných veľtoku

DUNAJSKÁ ROMANTIKA PRIPOMÍNA ZÁBERY Z EXOTICKÝCH KRAJÍN.



Druhá najväčšia rieka Európy, ktorej povodie zasahuje do územia jedenástich štátov. Od Čierneho lesa po Čierne more. Kým však odovzdá svoje vody moru, ktoré sfarbí na niekoľko míľ svojou „bielou kávou", čo je farba hlavných ramien delty, vytvára prekrásne prírodné útvary po celom svojom toku. A nie sú to okrem delty len bizarné Katarakty. Na našom území sa pod Bratislavou, ba dnes už priamo v nej začína rozpletať sieť dunajských ramien. Ukrývajú sa v lužných lesoch a najkrajšie sú práve tie najneprístupnejšie. Ich krásou sa môže najviac pokochať ten, kto sem príde po vode. A preto sú to najmä vodáci a rybári, ktorí o nej vedia rozprávať donekonečna.

O hmlistých ránach zobúdzajúceho sa dňa, keď ryby „berú", niekde dokonca pláva cez ramená vysoká zver, o štrkových plážach, ktoré lákajú odložiť na chvíľu veslá na púti dolu prúdom, o plavbe trstinovými „plantážami", či medzi leknami, pokrývajúcimi hladinu najtichších a najneprístupnejších ramien.

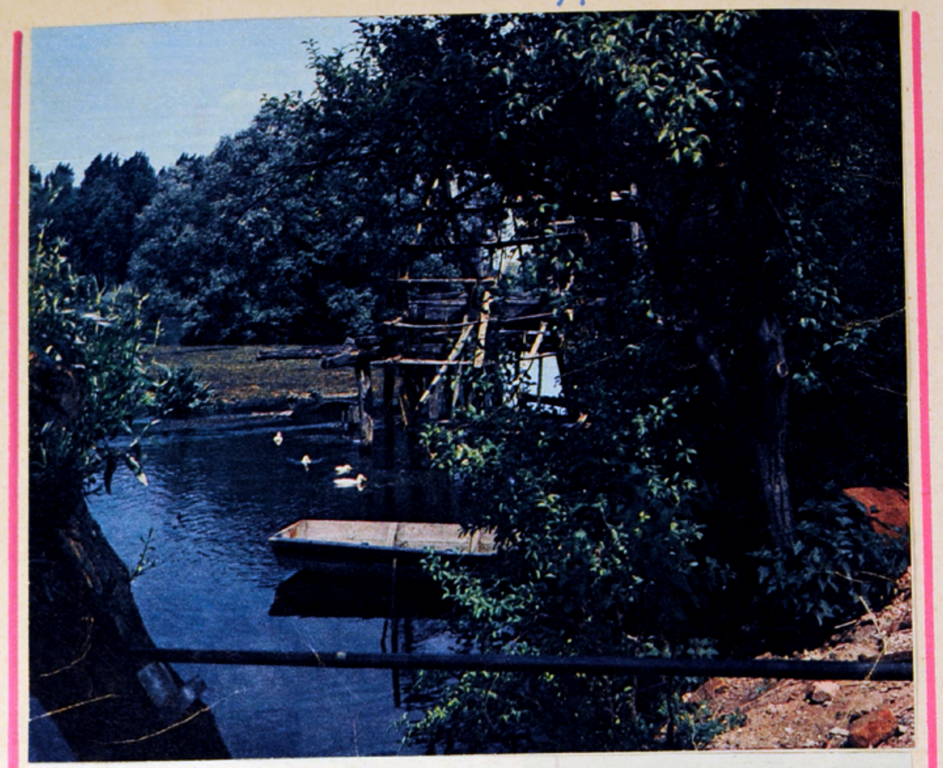
Ako zábery z exotických krajín sa striedajú ramená s ostrovčekmi, kým hlavný tok pulzuje rytmom významnej dopravnej tepny. Oázy ticha a odpočinku. Na dosah ruky, a predsa niekedy také neznáme...

-s-





TICHÉ DUNAJSKÉ RAMENÁ SÚ BOHATÉ NA ZAUJÍMAVÚ KVETENU, MEDZI KTOROU NECHÝBAJÚ ANI LEKNÁ.



PLÁVAJÚCE I POBREŽNÉ MLYNY NA DUNAJI PATRIA DÁVNEJ MINULOSTI. TAKÉHOTO POSLEDNÉHO „MOHYKÁNA" MOŽNO NÁJSŤ UŽ LEN AKO RARITU.



BEZ ČLNA TU NIK NEUROBÍ „ANI KROK".

Obľúbili sme si ho všetci. Jeho esplanáda je pravidelným miestom prechádzok v každom ročnom či dennom období. Hovorí sa o ňom, že vonia morom. Našiel sa dokonca umelec, ktorý jeho mútnu farbu nazval belasou a rozohral na jeho počesť paletu tónov. My dnes skôr starostlivo sledujeme jeho stav, keď sa topia alpské ľadovce a jeho vody vystupujú z brehov, ale aj keď na sklonku leta sa začnú objavovať štrkové ostrovčeky a niekedy zatichne dokonca aj zvuk lodných sirén. Neraz, v bežnom dennom zhone, prejdeme okolo neho nevšímavo, no v ďalšej voľnej chvíli sa k nemu vraciame, akoby presvedčiť sa o jeho upokojujúcich účinkoch.

Dunaj.



ROZLIATA DUNAJSKÁ VODA VYTVÁRA ZAUJÍMAVÉ SCENÉRIE.



Úvahy a prognózy o stavbe vodného diela na Dunaji:

# Dunajské metamorfózy

Juhozápadné Slovensko, najmä jeho podunajská oblasť, má veľmi výhodné prírodné a ekonomické podmienky na rýchly a efektívny hospodársky rozvoj. Je to predovšetkým samotný Dunaj, mohutný a zatiaľ nevyčerpaný zdroj energie a stála zásoba zdrojov vody. Dunajská plavebná cesta je i významnou medzinárodnou dopravnou magistrálou. V dunajských nádržiach sú miliardy kubických metrov bezchybnej čistej vody. Nemenej významné sú i bohaté ložiská kvalitného štrkopieskového materiálu na výrobu prefabrikátov, výstavbu priemyselných objektov, sídlisk atď. Všetky tieto výhody, ktoré nám Dunaj poskytuje, sa doteraz primerane nevyužívajú. Na docielenie ich optimálneho využitia je potrebné usporiadanie, ovládnutie a riadenie vodného režimu Podunajskej nížiny, teda chránenie nižšie položených území pred záplavami z Dunaja a prítokov pred podmáčaním podpovrchovou vodou. Sú to zložitejšie otázky, ako sa na prvý pohľad zdá. Treba si totiž uvedomiť, že Dunaj, druhá najväčšia európska rieka, je dlhý 2850 kilometrov a územia nášho štátu sa dotýka alebo nim tečie v celkovej dĺžke iba 172 km.

»«

Spätať Dunaj a dokonale využiť jeho energiu je otázka, ktorú si bez medzinárodnej spolupráce nevieme ani predstaviť, hovorí Ing. Miroslav Šandor, vedúci oddelenia Ministerstva lesného a vodného hospodárstva SSR. Patrí k tým, čo im Dunaj so všetkým príjemným i menej príjemným prirástol k srdcu. Jedným z partnerov na realizáciu tohoto nesmierne náročného diela je Maďarská ľudová republika. Prvé kontakty sme nadviazali na úrovni vládnych delegácií už v roku 1952. O šesť rokov neskôr na spoločnom rokovaní sa posúdili doteraz vypracované schémy a dokumentácia. Pripravili sa viaceré alternatívy na vybudovanie zdrže, a ako najvýhodnejšia sa ukázala sústava vodných diel Gabčíkovo — Nagymaros. V roku 1963 vypracovali prvé zmenie investičnej úlohy pre tieto stavby.

Do konca roku 1978 má byť dokončený zmluvný projekt pre obe strany. So začatím stavebných prác sa ráta v rokoch 1978—1979 a majú trvať deväť rokov. Bude to najväčšia stavba v celej ČSSR. Uvažuje sa s čiastkou takmer sedem miliárd Kčs.

A aký to prinesie efekt nášmu národnému hospodárstvu? Obrovský — pokračuje Ing. M. Šandor. Ak sa bude každý zo zainteresovaných partnerov podieľať 50 percentami na celkových nákladoch, ale i prínose, potom československá energetika získa nový zdroj energie o výkone 423 megawattov. Toto vodné dielo nám ušetrí ročne dva milióny ton handlovského uhlia.

Stupeň Gabčíkovo sa skladá z vodnej elektrárne, plavebných komôr, rozvodne vysokého napätia, prítokového úseku privodného, odpadného a plavebného kanála, ďalej z prijazdnej cesty a pridružených objektov. Pri vysokých stavoch vody v Dunaji bude možné previesť cez stupeň 6495 metrov kubických za sekundu, z toho turbínami 4185 metrov kubických. Vodná elektráreň bude mať štyri dvojbloky, jeden monoblok a montážny blok, v ktorých sa umiestni 9 vertikálnych kaplanových turbín. Výkon tejto hydrocentrály bude 700 MW.

»«

Vodné dielo Nagymaros vytvorí haf, vodnú elektráreň, dve plavebné komory s objektami na brehu pre správu, prevádzku a jeho údržbu. Tu inštalovaná elektráreň s priamo prietokovými turbínami dosiahne maximálny výkon 146 MW.

Obe vodné diela predstavujú nesmierny význam pre lodnú dopravu na Dunaji a v neposlednom rade i pre ťažbu štrkopieskov, ktorých spotreba neustále rastie. Podrobnejší prieskum profilu dna rieky ukazuje, že pod Gabčíkovom je zlom, kde sa spádnica rieky rapídne vyrovnáva. Dunaj tu robí veľké nánosy a i napriek vynaloženému úsiliu a nemalým nákladom sa v tomto 59-kilometrovom úseku nedarí zabezpečiť väčšie plavebné hĺbky ako 1,8 metra. Práve v tomto kritickom mieste má stáť budúca haf, ktorá tento problém vyrieši. Zdvihne hladinu rieky, čím sa umožní plavba pre riečno-morské lode z Čierneho mora až do bratislavského prístavu.

»«

A čo bude so spomínanými štrkopieskami? „Zhltne" ich Bratislava — odpovedá Ing. M. Šandor. Len slovenská metropola spotrebuje ročne okolo 800-tisíc metrov kubických tohoto stavebného materiálu a presne také isté množstvo sa ho usadí v spomínanom kritickom mieste. Jedno úzko súvisí s druhým. Zvýšená hladina rieky bude čiže intenzívnejšie dopĺňať ložiská podzemných vôd, čo prispeje k lepšiemu zásobovaniu obyvateľstva pitnou vodou.

Rozsiahle vodné dielo je veľmi významné i pre našich poľnohospodárov. V tomto úseku sa natrvalo odstráni nebezpečenstvo povodní. Zdvihnutá hladina rieky vytvorí vhodné podmienky pre zavlažovací systém, ktorý bude pracovať pri relatívne malých nákladoch. Pre úplnosť a dokonalosť celej stavby spracúva Slovenská akadémia vied projekty na zachovanie terajšieho charakteru krajiny a života v prídunajskej oblasti.

Popri značnom ekonomickom prínose pre celú našu spoločnosť nesmieme zabudnúť i na dosah v oblasti rekreačnej a oddychovej. Vodná nádrž so svojím bezprostredným okolím poskytne veľké možnosti našim občanom vo voľných chvíľach oddychu.

MARTIN BARTIŠEK

...dožijeme sa toho vôbec?..



Foto: Gandy

76

TJ TATRAN
KARLOVA VES

1935—1975

40´

Program



Foto: Lajo Šebo

TJ TATRAN
KARLOVA VES

1935—1975

Pozvánka

79

40 rokov
vodáckych...

1935 1975

TJ TATRAN
KARLOVA VES



Foto: Lajo Šebo

Do lodenice Tatrana dvere otvorené mládeži

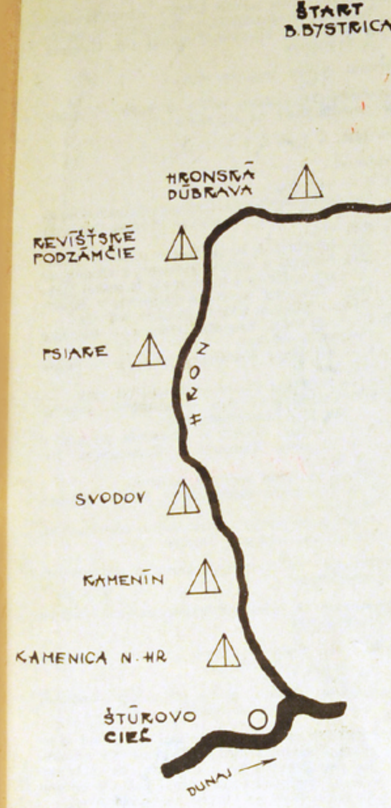
## Vodácky raj

Pred štyridsiatimi rokmi vyrástla z iniciatívy niekoľkých nadšencov v čarovnom prostredí na brehu Dunaja pri vyústení karlovského ramena jedna z najkrajších športových lodenic. Subvencie vtedy neboli, a tak celé bremeno stavby ležalo na nadšených vodákoch. V novej lodenici sa pestovalo najmä turistické vodáctvo, plavby dole Dunajom až do Štúreva, ešte častejšie na ostrov Kormoránov. To je skutočný vodácky raj, ktorý by mala poznať naša mladá generácia. V lodenici v Karlovej Vsi našli vždy svoj druhý domov predovšetkým mladí ľudia, lebo vodáctvo na Dunaji im poskytlo výborné možnosti športovania i kus romantiky.

Okrem plávania a pádlovania bola tu možnosť aj stanovať, zahrať si volejbal či futbal. A priložiť tiež ruku k dielu napr. pri stavbe schodíšťa pred lodenicou, alebo detského bazéna v areáli lodenice. Lebo už pred rokmi sa pamätalo aj na budúcnosť výchovou najmenších. Vodáci si brávali do lodenice a na plavby malé deti, ktoré ešte nechodili do školy, aby si od mala zvykali na prostredie lodenice. Mamičky ich učili plávať i pádlovať, otcovia im sami vyrábali sklolaminátové kajaky. V Tatrane Karlova Ves odjakživa mali záujem pritiahnuť do lodenice manželské páry, jednak preto, aby sa ich záujmy netriešili, a tiež preto, lebo v tom videli najlepšiu záruku dobrého dorastu. Za rodičmi idú predsa aj deti.

Veľkú zásluhu na takomto prístupe má nestor slovenského vodáctva univ. prof. dr. Konštantín Čársky, ktorý je predsedom Tatrana nepretržite od roku 1932. O Dunaji hovorí, že má dve skvelé vlastnosti — závratnú silu a jedinečnú krásu. To druhé najlepšie poznajú vodáci. Tak ako sa nedá krása Tatier v plnej miere poznať z lietadla, ani krása Dunaja sa nedá vychutnať iba z výletnej lode. Členovia Tatrana Karlová Ves nepoužívajú ani malé privesné loďné motory. Použili sa z poznatkov vedľajšej lodenice, ktorej členovia sú prevažne vodní motoristi. Pri jazde v zátoke výfuky znečisťujú vzduch v tomto peknom prostredí. Vodáci združení okolo lodenice v Karlovej Vsi môžu byť hrdí na svoju činnosť. Vždy sa vyvíjala správne, v každej situácii vedeli, kde je ich miesto. Nejeden z nich hrdinsky bojoval aj v slávnom SNP a Ivan Hargaš položil na oltár protifašistického odboja aj svoj mladý život. Na jeho počesť sa každoročne usporiada Hargašov memoriál. Osobitne cenné je, že v Tatrane stále dbajú o výchovu mládeže. Mladí ľudia, do lodenice Tatrana v Karlovej Vsi, máte vždy otvorené dvere.

FRANTIŠEK KEIM




**h r o n 1975**

VYPRAVÍ jeden námořník kamarádům:
„Všechny ty vaše historky nestojí za nic! To já se včera zasloužil o to, že jistá mladá žena uhájila svou čest!"
„To je úžasné! Povídej, jak se to stalo?" žasnou kamarádi.
„Rozmyslel jsem si to."

**DVA PÁNOVÉ** plavou v moři a navazují rozhovor.
„Promiňte," povídá jeden, „všichni jsou zde v plavkách a jediný vy jste tu ve fraku a v klobouku. Proč to?"
„To máte tak," odpovídá druhý, „všichni kolem se tu koupají a jediný já se topím!"






15. augusta 1975
Neuman – Lukáčová
Kloač – Flontec
L. Šebo – Smolnická
Vyskočil – ová
Lalo Kiššík

31. augusta 1975
Lajo Šebo – Smolnická
Piller + partn.
Neuman – Lukáčová
Gandy – Martinka
pramička: Vyskočil, Kiššík
Rajnohová Vlasta





Foto: Lajo Šebo



Foto: G a n d y



.... stalo sa na jednom splave do Gabčíkova.... 1975

.... ako to dopadne, keď sa podceňujú bezpečnostné opatrenia pri plavbe po Dunaji...

Poučenie, nielen pre Laca Neumanna, ale pre všetkých vodákov:

uviažte si všetku loďnú batožinu a majte po ruke záchranné vesty

lebo mohlo by to skončiť aj horšie!







Foto: G a n d y




Lajo Šebo - Smolnická, Mates-ová, Mišo Šebo - Výskočil, Gandy-ová, Neuman - Šukaičová, Kiššík.







Foto: Lalo Kiššík



aj tento rok sme sa zúčastnili

# Pltníckej 50-ke

12.-14. septembra 1995

na predĺženej trase: Hlohovec - Šala - Kolárovo

Posádky PS: Kiššík - Paizová, Petrovič senior a junior, Gandy + Rolf, Lajo Šebo + Terka Smolnícka, Vierka Maloverová s dcérou, Mišo Šebo + ová.

Prípravy prebiehali ako obvykle, keď ideme na "nedunajskú vodu". Plavidlá sme si vyvlazali na podvozok ešte v stredu, lebo v piatok je odchod autobusu už o 14,30 hod. To preto, aby sme si nemuseli vybrať dovolenku na tento deň a prišli do Hlohovca ešte za denného svetla. Pokiaľ v stredu bolo slušné a vcelku prijateľné počasie, vo štvrtok celý deň výdatne pršalo a viacerí účastníci pozorne počúvali z rádia prognózy počasia na piatok a sobotu. Hoci meteorológovia sľubovali už na piatok zlepšenie počasia, moc sme tomu neverili. Naštastie, tento ráz to meteorológom vyšlo a v piatok ráno sme sa zobudili do slnečného dňa.

To zdvihlo našu náladu, osobitne kronikárovi oddielu, ktorý prišiel k odchodu autobusu načas mimoriadne "dobre naladený". A nebyť upozornenia Lala Kiššíka, by si bol zabudol časť jeho batožiny v lodenici.

Druhú časť kapacity autobusu obsadili členovia vod. oddielu VUKI v reprezentačnom obsadení : okrem predsedu odd. Ing. Trochta - alias B o n z o, známy vodácko - muzikanstský "harcovníci" Jano Flaškay a Klemo Marzinko. Flaškayovi sa pre ďalšie propagovanie vodáckych krás získalo nahovoriť a presvedčiť mladého redaktora z jednej redakcie, ktorý mu mal robiť v kanoike " háčka". No pretože si Jano povedal " sicher je sicher" tak si vzal so sebou aj Tümlera. To sa ukázalo neskoršie ako prezieravé.

Hneď za Bratislavou sa vytiahli kytary a nálada v autobuse stúpla aj v ďaka Račianského výberu, ktorý zabudol Klemo Martinka vyložiť doma.



Foto: G a n d y

## Hlohovec - Šaľa - Kolárovo





Foto: Gandy

Cesta rýchlo ubehla a okolo 18.00 hod. sme prišli na naše táborisko. Celkom slušné až na to, že tam v blízskosti nielenže nebol žiadny bufet ale ani pitná voda.

A tak po postavení stanov a rýchlej studenej večere sa podaktorí členovia táboru vybrali " pozrieť si, aký je vodný stav na Váhu" Pritom sa dostali až do expresa za železničným mostom. Pri frankovke a 12-ke pive sa začali vyprávať zážitky z vody a tak sa Flaškay, Martinka, Rolf, Gandy ani nenazdali a bola záverečná.

Cesta do tábora už nebola smutná, čo je pochopiteľné.

Prvý pohľad v sobotu ráno, po otvorení očí patril oblohe. Hlavná vec, že nepršalo. Čakala nás 50 km túra, pre Gandyho, Rolfa vcelku neznámej rieky a tak sme si dali teplé a na kalórie teplé kalorické raňajky. A zatým horúci čas, Gandy ho mal zapražený R vitamínom.

Vari najvýdatnejšie raňajky pripravila Terka Smolnická pre seba a pre jej partnera - kormidelníka. Škvarenina z 10 vajec, v tom zamaskovaná údenina. K tomu pripravený čas, či bol tiež zapražený neviem. Ale keď ich videli ostatní ako im "šmakuje " začali po ich vzore aj oni robiť partnerom raňajky ako sa patrí.

Pred 10.00 hod. sme boli pripravení na štart. Pri nasadaní pod nami moc vody nebolo, a ak nám nepustia z priehrady vodu, tak to bude " veselé"



## Hlohovec - Šaľa - Kolárovo

Jano Flaškay bol optimista, nič nedal na Gandyho provokačné reči a s kľudom angličana si pripevnil na kanoiku jeho Tümlera. Len neprezradil, koľko rezervných "štiftov na vrtulu " si zobral.

Asi po 100 metroch od štartu však voda klesla na 15 cm, miestami bolo len 10 cm a medzi kameňami, ktoré prečnievali z vody. A ktomu miestami vyčnievajúce poriadne koly. Začali sme bágrovať a aj keď sme vystúpili z plavidiel, tak sme museli tieto nadlahčovať, aby sme sa mohli dostať do predu.



Foto: Gandy

Posádke materskej lodi - pramička VUKI nezbývalo, než vystúpiť a každú chvíľu ju cez početné brody prenášať.

Jano Flaškay aj s kolegom redaktorom mal vrtulu vstýčenú, lebo pri najväčšóm optimizme bolo nebezpečné nechať vrtulu ponorenú.

Sľúbená vlna z priehrady neprichádzala, vedeli sme, že je tam pomerne málo vody a tak sme sa v duchu zmierovali stým, že to budú v o d á c k é g a l e j e.



Foto: Gandy

Z počiatku bolo 200 - 300 metrové úseky, kde bolo vody dosť, pre neplavcov aj na utopenie. Ale za zákrutou zase desiatky metrov dlhá plytčina a v nej úzký jazyk, v ktorom sa ako tak dalo preplť ale vyžadovalo si to " zaberačku ako hrom". Horšiu ako pri vodnom slalome, lebo tam je medzi bránkami dosť vody.

Medzičasom sa z modrej oblohy začalo na nás usmievať slnce a za normálnych okolností by sa dalo aj opalovať. Ale my sme sa každú chvíľu zapotili pred nepríjemnou zákrutou, aké nás tam čaká prekvapenie.

Lebo spluvate po pokojnej rieke a zrazu z diľky začujete ako prechádza vlak. To však vidíte biely pás vln a hľadáte škáročku, kadiaľ musíte prekĺznuť pomedzi kamene, aby ste nerozbili kanoe. Vodácke príručky píšu - že prúdnica, a tým aj najhlbšia voda - je na vonkajšom oblúku toku. Váh sa v týchto miestach pokojne týmto príručkam vysmieval....

Zavše sa Lajo Šebo, či Gandy alebo Klemo Martinka postavil, aby sa pozrel do diľky, čo nám Váh o chvíľu nachystá. Vtedy obyčajne zbadali, že sa rieka akoby rozdelila a hľadá si svoje cesty. Vyzeralo to ako malé nedorozumenie, čosi podobné, čo pripravuje život sám. Vody sa oddelia akoby sa na seba nahnevali a začnú sa uberať inými smermi. A predsa sa na jednej strane vytvorí silnejší prúd, naráža na breh, zakrúti sa po vonkajšom oblúku rieky, obíde napadnuté stromy, korene, konáre, skaly i kameň čo sem popadali z brehu ďaleko v prúdu si počká na druhý slabší prúd, čo sa pustil popri druhom brehu. Ten sa teraz pomaly, vinovato blíži k tomu silnejšiemu. Človekovi sa zdá, akoby sa okúňal, odskakuje a priskakuje, koketuje, až sa napokon zlejú a rieka dostane ťah.




Foto: Gandy

Vtedy sme odpočívali, vyložili sme pádla na bočnice lodí a pozorovali sme krajinu. Na ľavom brehu vidíme dedinu, ktorej humná sa tiahnu až Váhu. Všímali sme si všetku tú nevšednú krásu a ku slovu prišla aj Klemová kytara aby sme si zanôtili. Nevenovali sme si pozornosť, tomu, čo je pred nami. Zrazu - v diľke pred nami uháňal rýchlik. Prichádzame bližšie, vľavo plytčina, vody po členky, vpravo úzský mohutný prúd, kúsok dolu narážajúci do kmeňa vyvaleného stromu. Vo výmole to hučí.





Foto: Gandy

Gandy šťa kormidelník zareagoval svojský : " To bude Rikatádo" a zovrel silnejšie pádlo, zašponoval sa kolenami do bokov synovej kanoe a zapádloval dopredu. Loď nabe-rá rýchlosť, pred výmolom ju berie vysoká vlna.

Valter vpredu v pravý čas zabral šú z toho najhor-šieho vonka.

Horšie obyšiel Lalo K i š š i k s jeho nedkúsenou partnerkou, ktorá mu zazmatkovala na háčku. No a podobnú situáciu by hádam nezvládol ani majster Európy v slalome a tak sa skončila zákonnite, vodácky svojrázne nazývanou "vykyblovaním".

Horšie bolo, že i keď bol Lalov fotoaparát, jako dobre zabalený trocha vody sa doň dostalo. Ale ešte horšie bolo, že mu uplávali jeho brýle. Nuž z tohoto plynie ďalšie vodácke poučenie : nestačí uväzovať veci, batožinu a ostatnú lodnú bagáž, ale a to najmä u tých - skorej narodených tiež aj bryle.

Lalovi Kiššíkovi sa podarilo ďalší úsek zvládnuť aj bez brýly, čím dokázal známu vec, že je zdatný skúsený vodák.



Foto: Gandy

Osobitnou kapitolou je na Váhu označená kilometráž. Aj pre skúsených vodákov z Dunaja je to hotová pohroma. Keď z počiatku po kilometri - povedzme 21 uvidíte pred sebou km 22, tak spočiatku Vás napadne, že Vám dobre neslúži zrak. Keď sa po ďalšom km, ktorý absolvujete opakuje, tak sa človeve môže domnievať, že snáď dostal slnečný úpal. Ale do tretice si už zabohuje, ako to spravil Gandy a poslal všetkých kompetentných do Riťpaloviec.

Lebo okrem iného zorientovať sa na Váhu kde si, koľko km máš za sebou, koľko je do najbližšej dediny, či bufetu, to je podľa tamojšej kilometráže vážny problém.

Aký je to rozdiel v značkovaní km na Dunaji. Tam starší vodáci - turisti sa vedia zorientovať okamžite, keď napríklad zaľahnú do lode a odpočívajú hore "pupkom". Tam je na kilometráž také spolahnutie, že keď ide Gandy s Božkou na jeho skladačke, leží v spomínanej polohe za kormidlom, vie sa okamžite orientovať kde sa nachádza. Keď mu jeho partnerka = manželka oznámi, že prešli napríklad km 1824, tak je mu jasné, že takých 30 minút štýlom " lážo - plážo" bude sedieť pri pive v Gabčíkove, pravda ak Božka nebude mať pripomienky.



Foto: Gandy

Okolo 13.00 hod sme konečne zaregistrovali prvú "kultúrnu" budovu pri Váhu, len 50 metrov od brehu. Naším telám hlavne však "adelám" sa žiadalo zmeniť sediacu polohu. Dodnes neviem koľko je km k tejto bufetovej štácii, dôležité bolo, že sa bolo kde občerstviť a nabrať síl do druhého úseku splavu do Šale. Keď povedali Gandymu tamojší štamgasti dĺžku km do Šale rezignoval, viacej sa nevypytoval, aby mu nebodaj počet km nezvýšili. Radšej si objednal ešte jednu zapraženú kávu a rozmýšľal v akom bude fyzickom stave, keď sa vôbec dostane do Šale. A bol by si objednal aj tretiu kávu, keď zrazu začala voda stúpať a to veľmi výrazne. To ho spolu s ostatnými čiastočne povzbudilo a obaja pokračovali v ceste.





Foto: Gandy

Oči mali sústavne uprené pred seba, lebo dostali pri obednajšom odpočinku od tamojších domorodcov hlášku že asi 5 km pred Šalou je poriadna hrádza a v nej šlajzna asi s 2 metrovým spádom. Vody bolo v koryte už viacej, už sa nebágrovalo ale slalom trval. Kilometrové označenie stále plietlo hlavy a tak nezbývalo, že ťahať a žahať.

Konečne je pred nami oná spomínaná šlajzňa. Obzreli sme si ju z brehu. Nevyzerela až natoľko nebezpečne. Ale pred nami sa na nej "vykyblovali" mladí domorodci. "No tě Buh" povedal si Gandy z Valterom - " čo my s našimi uťahanými telami" . Vyložili si lodnú bagáž a preniesli kanojku.

Bolo to ešte " dobrých - poctivých " 5 km do lodenice v Šali, ale konečne sme tu boli. Utáborili sme sa na priestranstve pred lodenicou a išli sme na chutný domáci guláš. To bola lahoda na naše žalúdky po takej túre. S počiatku sme sa pred sebou okúňali. Ale potom sme si naložili skoro každý " duplu" . Dokonca ani naše vodáčky nebrali ohľad na líniu.

Bonzo s Flaškayom prišli na nápad, že by sa ďalší "nášup " mohol zísť na raňajky. A tak "vyfasovali " si ešte naviac plný ešus. K ním sa pripojil Gandy. Lebo si povedal, kto sa hambí - má prázdné gamby.



Foto: Gandy

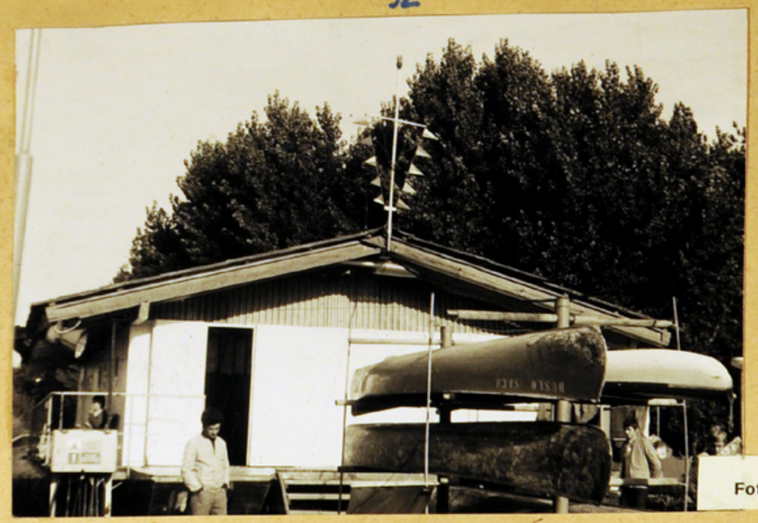


Foto: Gandy

Ku podivu sa naše sily pomerne rýchlo dočasne – krátkodobo zregenerovali. Počasie nám stále praje, je pomerne na túto ročnú dobu teplý večer, bez mrakov, čo je tiež dobrá prognóza pre zajtrajšie dobré počasie.

Organizátori nám aj toho roku pripravili táborák. Po chutnom guláši, kvalitnom víne – Bakus, zazneli večerom známe vodácke melódie a evergriny. Kytara išla z ruky Bonzu do rúk Flaškay, pridal sa Klemo s jeho kytarou , Gandy tercoval a zabudlo sa na chvíľu na dnešnú ťažkú šichtu na vode.

No tí, ktorí mali menšiu telesnú kondíciu, resp. chýbala ím si po 22.00 hod. zaľahli. Zdalo sa, že v tábore nastane nočný kľud. Dvaja tamojší funkcionári nás niektorých, ale hlavne kytaristov pozvali ešte do malej klubovne turistov / vid fotku / Začalo sa brnkať, prišla zrazu na stôl flaška dve vína. Ďalšie melódie a snimi produkty vinárenských závodov. Záverečná sa poriadne pretiahla do neskorých nočných hodín.



Ten guláš v ešusoch ráno náramne chutil. Ale ešte predtým si treba dať aperitív. No po takomto "mejdane" Flaškay si to pred ďalšou túrou môže dovoliť, má so sebou Tümlera. A to najhlavnejšie – do Kolarova je dosť vody, aby sme nemuseli bágrovať a pestovať slalom.

Foto: Gandy



14. IX. 1995 Šaľa ~ Kolárovo

# = vodácke galeje



V sobotu večer prišiel prišiel za nami Miško Šebo s Betkou.

V nedeľu ráno nás opäť privítala modrá obloha, avšak s pomerne silným vetrom. Gandymu sa vietor ani trochu nepáčil. Poučený z včerajšieho priebehu plavby a vzhľadom na to, že sme nepoznali trasu do Kolárova, naliehal na jeho partnera Rolfa aby sa čím skorej pobalili a vyrazili.

O 10.00 hod. sa uskutočnili tradičné vodácke preteky pred lodenicou. Trať merala len asi 200 metrov, s otáčkou raz toľko. V kategórii C/2 vyhrala dvojica z Blavy – VUKI. V kategórii KT 1 vyhral preteky s veľkým náskokom nestarnúci LALO KIŠIK. Miško ŠEBO s Jožkom PETRAKOVIČOM boli v kat. C/2 tretí.

Gandy netrpezlive čakal, až skončia preteky, aby čím skorej odštartoval. O 10.15 hod prvé zábery padiel.

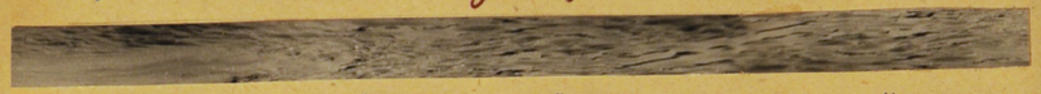


Foto: Gandy



Foto: Gandy

# vodácke galeje na Váhu



Ideme síce po miernom prúde, vody je dnes dosť, ale až na vode sme zistili, že fúka mimoriadne silný protivietor. Asi po 100 metroch Gandy s Rolfom zistili, že tento je taký silný, že keď prestali pádlovať, protivietor ich tlačil s kanojkou proti prúdu. A keď vietor neprestával, ale za zátačkou zosilnel, tak to už nebola sranda a všetcia sme vedeli, že to bude dnes "parádná zaberačka ".

Každý meter na vode sme si museli poctivo odpádlovať a sila protivetra nám nedovolovala ani minútu si oddýchnuť. Nepomohlo ani traversovanie z jedného brehu na druhý, všade to fúkalo a po 2 hodinách to už išlo na nervy. K tomu treba dodať tú nezáživnú jednotvárnu krajinu a zarastené brehy. Pádlovali, vlastne ťahali sme 2 hodiny v jednom kuse, až sme našli slušný flek na odpočinok a obed. Keďže celý úsek zo Šale do Kolárova vraj meria asi 25 km, Gandy s Rolfom boli presvedčení, že majú aspoň polovicu cesty za sebou. Keď prišiel Lajo a Terkou, lebo neskoršie odštartovali a povedali im, že to je len tretina cesty, Gandy zareagoval slovami, ktoré nie je vhodné zapísať do kroniky. A už vôbec nie tie, ktoré vyslovil viac razy na ceste do Kolárova.

To už nebol šport ale v o d á c k é g a l e j e. Uznanie si zaslúži Lajo s Terkou. Tohoto začali v sobotu večer trápiť kríže. Napriek tomu nevyužil možnosť, odviesť sa s naším autobusom do Kolárova. Jeho brat Miško to tiež nemal ľahké. Betka na háčku nemala kondíciu a tak, i keď sa ako snažila, Miško musel ťahať za dvoch.

Po celej ceste nebol žiadná možnosť občerstvenia a Gandy ľutoval, že ten zbytok rumu ráno zlikvidoval. Nekonečná cesta, najmä pre tých, ktorí absolvovali tento úsek prvý ráz. Keď sa konečne objavil pred nimi Kolarovský most po 6 hodinovej drine na vode, tak si každý ulahčene vydýchol. Lebo sme mleli už zpoštedného. O 18.00 hod. sme sa dostali do cieľa našej plavby, naktorú nebudeme mať príjemné vzpomienky. Jano Flaškay bol zo všetkých svieží aj s jeho háčkom - redaktorom. Vybabral s protivetrom, lebo Tümler ho doviezol bez námahy do Kolárova. Bez motora by sa s jeho háčkom náramne zapotil a neviem, neviem,.....

Na ceste domov už nebola taká dobrá nálada ako z Bratislavy. 6 hodín vodáckej driny pocítili účastnici ešte na druhý deň na pracovisku. Ale vydržali sme to a overili sme si, že ešte máme vodáckú výdrž.



Foto: Gandy



## 5. októbra 1975 — cieľ: Gabčíkovo

Petrovič + ová + syn, Mates + ová, Lajo Šebo + ová,
Milan a Dušan Keim, Kissík, Špaček + Šarmanyi.



Foto: Lalo Kiššík

## 26. októbra 75 — Gabčíkovo

Gregor + ová, Milan Keim s Martinkom,
Špaček + Šarmanyi, Haviar + Lajo Šebo,
Mates + ová so sestrou Baranálovou.



Foto: Lalo Kiššík

96

SVAZ TURISTICKÝ ČSSR

ČESKOSLOVENSKÁ SPARTAKIÁDA 1975

# VI. KOŠICKÝ VODÁCKY MARATÓN

4. – 5. 10. 1975



## PLAVBA TROCH GENERÁCIÍ HORNÁD

JEDEN TROSEČNÍK *byl už patnáct let sám na pustém ostrově. Každé ráno vyrýval pečlivě jednu čárku do kmene jediné palmy na ostrově, nudil se, až mu konečně jednou vyvrhlo moře na břeh ženu. Žena nebyla žádné neviňátko, hned trosečníka objala a pravila: „Tady mne máš! Teď budeš mít všechno to, nač jsi tak dlouho a toužebně čekal!"*

*„Cože? Ty máš někde bednu piva?"*

K OSTRŮVKU PŘIPLOUVÁ *trosečník a vidí na ostrůvku pána s malým pejskem. Nový trosečník se ptá:*

*„To je to zvíře tolik nebezpečné?"*

*„Ne, není."*

*„Tak proč ho máte přivázané řetězem k palmě?" nechápe trosečník.*

*„Musím ho mít na řetězu," povídá majitel, „jinak by mi ho sebral odliv."*

97

KVM

4. – 5. 10. 1975

# VI. KOŠICKÝ VODÁCKY MARATÓN

## PLAVBA TROCH GENERÁCIÍ HORNÁD



98



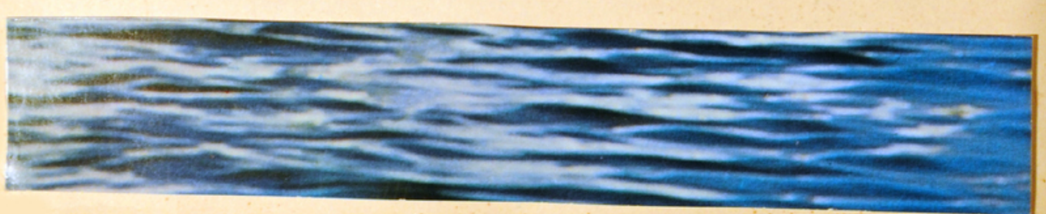


Foto: Lalo Kiššík

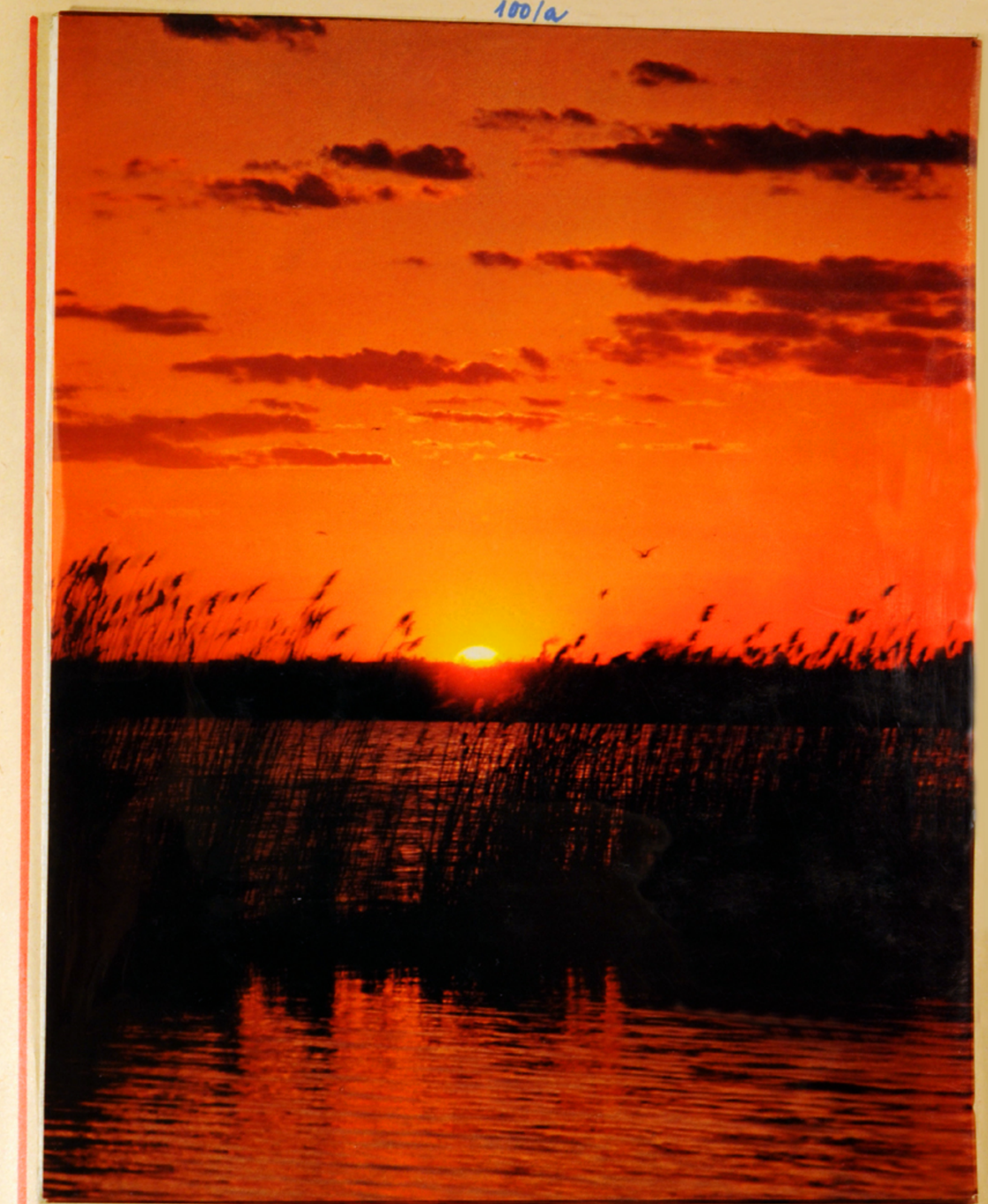


Foto: Lalo Kiššík

Toto je autorka listu slečna Lýdia z Kanady
Spoločnosti dunajských vlkov Paľa a Gusto v lete
1975. Aj z obsahu listu je jasné, že jej krásy nášho Dunaja
očarili



100/a



Viac ako srdečný l[illegible] olečný Lýdie z Canady
obľúbenému strýkovi Lalovi Kissíkovi.



Tajnička pre vodákov–rybárov!

Upozornenie pre: dorastenky, ženy, manželky a vdovy!

Nebuďte zvedavé (budete skoro staré) a dostanete sa do rozpakov.

(Kronikár)







PRÁCA z 9. októbra 1975

Znovu o dunajských vodných dielach

# Prípravy pokračujú

Za tri roky má sa začať plánovaná výstavba dunajských vodných diel Gabčíkovo—Nagymaros v spolupráci s Maďarskou ľudovou republikou. Výstavba potrvá približne deväť rokov a bude patriť k najväčším a najnáročnejším stavebným akciám v ČSSR. Takéto náročné dielo si, pochopiteľne, vyžaduje aj náročnú prípravu, ktorou sa od roku 1951 — s menšími prestávkami — zaoberali vodohospodárski výskumníci, energetici, konštruktéri, architekti, ale aj celý rad odborníkov z iných profesií. Za tento čas sa sústredilo mnoho poznatkov, vyriešilo mnoho problémov, zvažovali sa varianty, robili prepočty.

Doterajšími poznatkami a aktuálnymi problémami sa bude v najbližších dňoch zaoberať pripravované sympózium o problematike výstavby vodných diel na Dunaji, konané z iniciatívy Slovenskej spoločnosti pre mechaniku pri SAV, Hydroconsultu a zložiek Ministerstva lesného a vodného hospodárstva SSR.

Na tomto sympóziu naši najskúsenejší odborníci posúdia význam a koncepciu vodných diel na Dunaji z hľadiska medzinárodnej spolupráce, stavebných a geotechnických problémov, vzniklé problémy životného prostredia, energetický prínos, vplyv na rozvoj priľahlého územia a ďalšie vodohospodárske a iné problémy.

Ako vieme, celá problematika výstavby nie je len československou záležitosťou, pretože Dunaj preteká 8 štátmi Európy. Koncepcia výstavby je napr. zahrnutá do dlhodobej schémy komplexného využitia Dunaja od Devína po Čierne more, ktorú v rámci spolupráce krajín RVHP vypracoval Hydroprojekt v Moskve. Riešenie vodných diel musí vyhovovať medzinárodným plavebným podmienkam na budúcu vodnú magistrálu Rýn—Mohan—Dunaj, teda od Severného až po Čierne more.

Pravda, význam a koncepcia sa neposudzuje len z hľadiska medzinárodnej plavby po Dunaji. Najdôležitejším prínosom pre národné hospodárstvo oboch zúčastnených krajín bude energetický význam vodných diel. ČSSR i MLR získajú pomerne lacný a pohotový zdroj elektrickej energie — každá strana polovicu z celkového výkonu vyše 800 MW. Vodné elektrárne na Dunaji, vďaka plynulým prietokovým podmienkam, budú mať, v porovnaní s inými hydrocentrálami v ČSSR, najnižšie merné náklady na výrobu elektrickej energie. Dôležitým momentom tiež je, že tento zdroj je prakticky nevyčerpateľný.

Výstavba má tiež vyriešiť vážne problémy ochrany Bratislavy, Komárna a celej Podunajskej nížiny pred povodňami, kladne ovplyvniť režim obrovských zásob podzemných vôd v oblasti horného Žitného ostrova, zažehnať navždy nebezpečenstvo ľadových zátarasov v priebehu zimy. Celkové riešenie výstavby umožní ročne vyťažiť okolo 600 000 kubíkov kvalitných štrkov potrebných pre výstavbu Bratislavy a jej okolia.

Prehradením Dunaja vznikne pod Bratislavou veľká vodná, tzv. Hrušovská zdrž, v ktorej sa akumuluje 52 miliónov kubíkov vody. Táto zdrž poskytne Bratislavčanom ideálne miesto pre vodné športy a rybolov. Žiaľ, s kúpaním na Dunaji už nemôžeme rátať, pretože už na naše hranice prichádza z NSR a Rakúska voda značne znečistená. Jednako však pribude blízko nášho hlavného mesta rozsiahla rekreačná oblasť. (J. S.)

DVA POTÁPĚČI pracují pod vodou. Náhle jeden z nich začne rozčileně mávat rukama a dává znamení druhému: „Honem! Volají nás shora! Musíme se okamžitě vrátit!"
„Proč? Co se děje?"
„Loď se potápí!"

**NA ŠIRÉM MOŘI se potápí loď. Z kajuty první třídy vyjde pomalým krokem Angličan s dýmkou v ústech a ptá se kapitána:**
**„Prosím vás, kde je záchranný člun pro kuřáky?"**

100/B



Herbert am Seliger-leich !!! Beim Angeln

99

PRÁCA z 9. októbra 1975

Znovu o dunajských vodných dielach

# Prípravy pokračujú

Za tri roky má sa začať plánovaná výstavba dunajských vodných diel Gabčíkovo—Nagymaros v spolupráci s Maďarskou ľudovou republikou. Výstavba potrvá približne deväť rokov a bude patriť k najväčším a najnáročnejším stavebným akciám v ČSSR. Takéto náročné dielo si, pochopiteľne, vyžaduje aj náročnú prípravu, ktorou sa od roku 1951 — s menšími prestávkami — zaoberali vodohospodárski výskumníci, energetici, konštruktéri, architekti, ale aj celý rad odborníkov z iných profesií. Za tento čas sa sústredilo mnoho poznatkov, vyriešilo mnoho problémov, zvažovali sa varianty, robili prepočty.

Doterajšími poznatkami a aktuálnymi problémami sa bude v najbližších dňoch zaoberať pripravované sympózium o problematike výstavby vodných diel na Dunaji, konané z iniciatívy Slovenskej spoločnosti pre mechaniku pri SAV, Hydroconsultu a zložiek Ministerstva lesného a vodného hospodárstva SSR.

Na tomto sympóziu naši najskúsenejší odborníci posúdia význam a koncepciu vodných diel na Dunaji z hľadiska medzinárodnej spolupráce, stavebných a geotechnických problémov, vzniklé problémy životného prostredia, energetický prínos, vplyv na rozvoj priľahlého územia a ďalšie vodohospodárske a iné problémy.

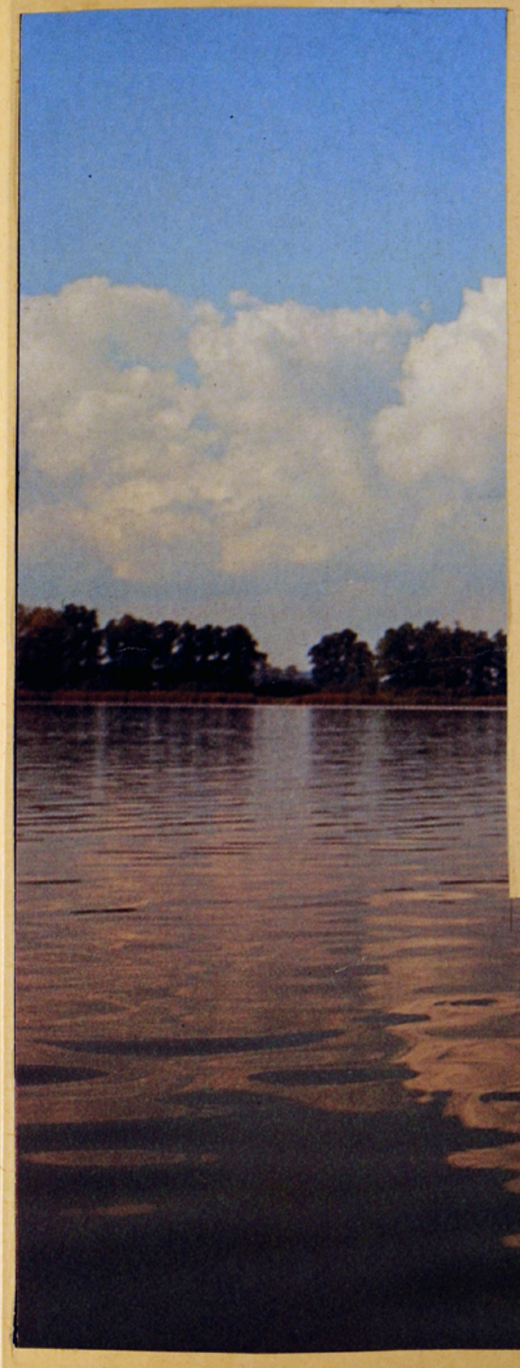
Ako vieme, celá problematika výstavby nie je len československou záležitosťou, pretože Dunaj preteká 8 štátmi Európy. Koncepcia výstavby je napr. zahrnutá do dlhodobej schémy komplexného využitia Dunaja od Devína po Čierne more, ktorú v rámci spolupráce krajín RVHP vypracoval Hydroprojekt v Moskve. Riešenie vodných diel musí vyhovovať medzinárodným plavebným podmienkam na budúcu vodnú magistrálu Rýn—Mohan—Dunaj, teda od Severného až po Čierne more.

Pravda, význam a koncepcia sa neposudzuje len z hľadiska medzinárodnej plavby po Dunaji. Najdôležitejším prínosom pre národné hospodárstvo oboch zúčastnených krajín bude energetický význam vodných diel. ČSSR i MLR získajú pomerne lacný a pohotový zdroj elektrickej energie — každá strana polovicu z celkového výkonu vyše 800 MW. Vodné elektrárne na Dunaji, vďaka plynulým prietokovým podmienkam, budú mať, v porovnaní s inými hydrocentrálami v ČSSR, najnižšie merné náklady na výrobu elektrickej energie. Dôležitým momentom tiež je, že tento zdroj je prakticky nevyčerpateľný.

Výstavba má tiež vyriešiť vážne problémy ochrany Bratislavy, Komárna a celej Podunajskej nížiny pred povodňami, kladne ovplyvniť režim obrovských zásob podzemných vôd v oblasti horného Žitného ostrova, zažehnať navždy nebezpečenstvo ľadových zátarasov v priebehu zimy. Celkové riešenie výstavby umožní ročne vyťažiť okolo 600 000 kubíkov kvalitných štrkov potrebných pre výstavbu Bratislavy a jej okolia.

Prehradením Dunaja vznikne pod Bratislavou veľká vodná, tzv. Hrušovská zdrž, v ktorej sa akumuluje 52 miliónov kubíkov vody. Táto zdrž poskytne Bratislavčanom ideálne miesto pre vodné športy a rybolov. Žiaľ, s kúpaním na Dunaji už nemôžeme rátať, pretože už na naše hranice prichádza z NSR a Rakúska voda značne znečistená. Jednako však pribudne blízko nášho hlavného mesta rozsiahla rekreačná oblasť.

(J. S.)



DVA POTÁPEČI pracují pod vodou. Náhle jeden z nich začne rozčileně mávat rukama a dává znamení druhému: „Honem! Volají nás shora! Musíme se okamžitě vrátit!"
„Proč? Co se děje?"
„Loď se potápí!"

**NA ŠIRÉM MOŘI se potápí loď. Z kajuty první třídy vyjde pomalým krokem Angličan s dýmkou v ústech a ptá se kapitána:**
**„Prosím vás, kde je záchranný člun pro kuřáky?"**

TJ POZEMNÉ STAVBY
oddiel vodnej turistiky

P O Z V Á N K A

na členskú výročnú schôdzu oddielu vodnej turistiky pri TJ PS, ktorá bude v piatok 21. novembra 1975 o 18 hod. v lodenici na Klokočovej ul. v Petržalke.

Program: 1/ Zahájenie
2/ Správa o činnosti oddielu za uplynulú sezónu
3/ Správa o hospodárení za r.1975
4/ Správa hospodára a kpt.lodenice
5/ Správa ved.vod.motorizmu
6/ Premietanie diafilmov z tohoročných podujatí
7/ Rôzne, diskúsia a voľné návrhy.

Po schôdzi sme pripravili malé posedenie s občerstvením.
Účasť členov na tejto schôdzi je povinná - buďte dochvílní!

Za výbor oddielu

M. Šebo, predseda



Foto: Lajo Šebo



12.X.75 sa splavu organizovaného DUNAJČÍKOM do Hrušova na záver sezóny zúčastnili tiež Lajo Šebo s Terkou Smolníckou a Gandy so synom Milanom.









Foto: Gandy



Táto prázdna strana je rezervovaná pre príspevky od našich členov – vodných motoristov (nie Ťumleristov) z ich tohoročnej činnosti.
Priatelia Janda a Havlín, čo vy na to?
kronikár.



21. XI. 1975

# Bilancujeme vodácku sezónu 1975

Máme ďalšiu úspešnú sezónu za nami.

Samotný priebeh tomu ani nenasvedčoval, lebo účasť na nami organizovaných podujatiach z radov našich členov bola veľmi malá.

Nakoniec to však dobre dopadlo a zásluhou naších 3 TIDkárov je bilancia splavených km vyššia oproti minulému roku o 2.881 km. Daným možnostiam, ktoré máme – mohla byť i vyššia. Členovia si riadne nezapisujú splavené km do knihy, čím ukracujú svoj výkon ale aj oddiel čo do vykázania činnosti. A čím môže oddiel vykazovať činnosť ak nie počtom splavených km.

– · –

V máji t.r. sme usporiadali 3-dňový zájazd do Vysokých Tatier. Ubytovaní sme boli v našom rekreačnom stredisku PS v Starej Lesnej. Odtiaľto sme podnikali výlety a plavby. Splavili sme náš úsek DUNAJCA z Červeného Kláštora po Lesnicu a ČIERNY VÁH. Urobili sme si pešiu túru – výstup k vodopádu SKOK. Škoda len, že nám pršalo. O tomto podujatí ukážeme Vám niekoľko diafilmov.

Traja naší členovia splavili úsek Z Ingolstadtu do Linca a jeden ďalej až do Moháča v rámci jubilejného XX. ročníka TID. Niektorý z týchto by nám mohol v krátkosti porozprávať o svojich dojmoch.

Paľo K l v á č absolvoval v máji t.r. kurz cvičiteľov vodnej turistiky v Lipt. Hrádku a pomôže novým adeptom vodáctva vo výcviku.

VUKI usporiadal koncom júla splav do Štúrova, ktorého sa zúčastnili i naši členovia.

V septembri sme boli na P l t n í c k e j 50 – z Hlohovca do Šale. Túto sme si predĺžili do Kolárova. Tento úsek bol veľmi námáhavý, lebo po celý deň fúkal veľký protivietor. Boli to hotové vodácke galeje.

Koncom septembra 1975 6 naši členovia splavili malú TIDKU z TULLNU do Bratislavy.

Záverečnej plavby do Gabčíkova 26. októbra sa zúčastnili vacerí naši členovia.

Za túto sezónu splavili naši vodáci
14.864 km po pádle a motoristi 4.081 km,
celkove o 3.899 km viac ako v min. roku

1. Klvač Paľo - 1.639 Km
2. Šebo Lajo - 1.017 "
3. Kiššík Lalo - 980 "
4. Smolnická P. - 937 "
5. Maloyerová V. - 637 "
6. Keim frant. - 592 km
7 Maloyer E. - 495 "
8. Mates G. - 470 "
9. Šebo M. - 376 "
10. Špaček P. - 342 "

Poradie vodných motoristov:

1. Janda 826 Km
2. Králik 781 "
3. Havlín 550 "
4. Šilhánek 220 "
5. manž. Pechoví 52 "



Foto: Lajo Šebo

Okrem tejto vodáckej činnosti sme robili i brigády. Konečne sme sa pustili do stavby oddielovej pramice. Zahájili sme ju pomerne neskoro, po lete a dovolenkách a stihli sme urobiť iba základnú spodnú časť. Ostáva urobiť ešte 2 paluby, dvojité dno a drevenú časť. Takáto stavba si vyžaduje veľku pracnosť a pomerne veľký počet pracantov. Pri stavbe základnej časti pracovali : Havlín, Lalo Kiššík, Mišo Šebo, Gusto Mates a Gandy Keim. Pracovalo sa do neskorého večera.

- . -

Velmi málo naších členov pozná lodeničný poriadok. Nebudem tu hovoriť o priestupkoch, ktorých sa dopúšťajú. V väčšom kolektíve musia sa ích príslušníci podrobiť disciplíne - poriadku. Pravda je, že okrem povinnosti majú i práva riadného člena.





Foto: Lalo Kiššík

Náš Gandy Keim sa dobrovolne podujal že založí a zrekonštruuje kroniku nášho oddielu á ráta s pomocou ostatných členov. Predovšetkým tým, že tiež prispejú veselými zážitkami pri vode a doložia ich fotografiami.

Snažil sa zo získaného materiálu spracovať už prvý diel s obsahom ktorého sa môžete už oboznámiť.

Verím, že mu všetci poskytnete bohatý dokumentačný materiál.

Brigádnická činnosť :

Uznesenie o dopracovaní povinných brigádnických hodinách vyšlo u viacerých naších členov naprázdno. Na práci sa zúčastňujú niektorí obetaví členovia a nebyť týchto, tak by lodenica spustla. Ohlasovanú náhradu za neodpracované hodiny budeme musiať vymáhať od členov. Robíme si to pre seba a myslím, že každému dobre padne, keď v sparnom lete môže sa trochu pookriať a odskočiť si do lodenice.

Stav členstva k 31. októbru 1975 :

Je nás celkove 52 členov. Z toho 10 evidenčných - teda 42 riadných členov vodákov - čok. Ale v lodenici je ích počas sezóny poskromne.

V priebehu roka vystúpili z naších radov : Ľ. Klouček, T. Struhár D. Večerík, M. Turičová, Kl. Kanycseková a J. Egry, Ing. A. Dvořák - Ing. St. Štrba.

---

Splavov, výletov, brigád a iných podujatí sa zúčastňujú vždy tí istí. Pravidelne sa stretávajú, pracujú, oslavujú, chodia na výlety a poriadajú si večierky. Posledne to bolo husacie hody, keď sme si priniesli husy a lokše zo Slovenského Grobu a samozrejme nemohol schádzať burčiak. Veríme, že i Vám viacerým by zachutila husacinka, a že Vám sliny potečú, až nás uvidíte pri premietnutí diafilmoch.

Najviac práce, iniciatívy odviedli počas celého roku členovia výboru / nemá to byť samochvála / a niektorí ďalší obetavci.

Po skončení vodáckej činnosti presedlali sme na p e š i u  t u r i s t i k u.
Vždy v stredu sa stretávame v lodenici aby sme sa dohovorili na trase nedeľňajšieho výletu. Pravidelne v nedeľu robíme výlety, preto, kto má záujem, môže sa vždy telefonicky spýtať na zraz a trasu výletu.

**P r e z e n č n á  l i s t i n a**

z členskej výročnej schôdze oddielu vodnej turistiky TJ PS, konanej dňa 21. novembra 1975 v lodenici na Klokočovej ul. v Petržalke :

Kamila B a c i g á l o v á
Ing.Dušan Ď u r i a č
Libuša E g r y o v á
František F a b i á n
Nasťa F a i x o v á — Faixová, Dobrovského 14, 81600
Emília G a l l o v á
Hanka G r e g o r o v á
Ing.Stanislav G u n i š
Július G y a l o k a y — 80100
Karol H a v l í n
Ing.Anka H ú š č a v o v á
Gejza J a n d a — 80100
Vladimír J a n e č e k
Marta J a n e č k o v á — 82900
František K e i m
Ľudovít K i š š í k
Vojtech K i t t a — V. Turčianskeho č. 1
Pavol K l v a č — Odborárov 23
MUDr.František K o l a č n ý
František K o l a č n ý ml.
Jozef K o v a č í k
Anton K r á l i k
Ing.Blažena L u k á č o v á
Ing.Edmund M a l o y e r
Ing.Vierka M a l o y e r o v á
Gustav M a t e s
Ladislav N e u m a n n
Miroslav P e c h o
Milka P e c h o v á
Jozef P e t r o v i č
Valika R a j n o h o v á



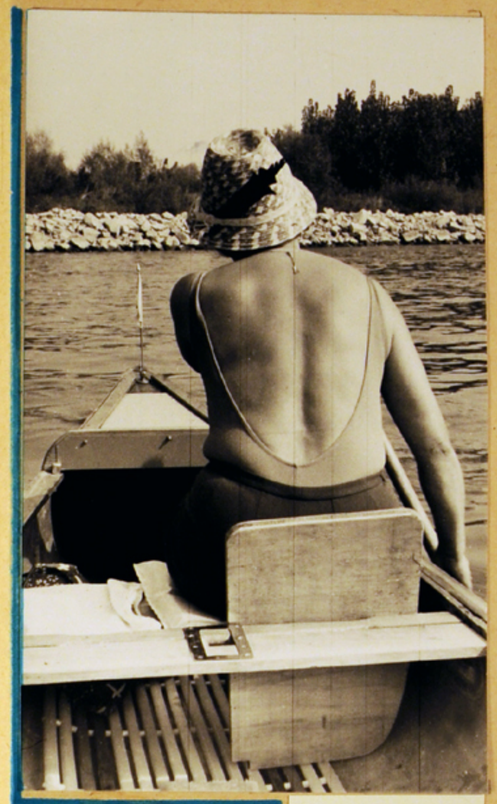


Foto: G a n d y

Ing.Jozef S l á v i k
Ing.Terka S m o l n i c k á
Ľudovít Š e b o
Michal Š e b o
Betka Š e b o v á
Ing.Anton Š i l h á n e k
Ing.Peter Š p a č e k
František T i l l e r
Ing.Ladislav V a n n a y
Tomáš V y s k o č i l
Vilma V y s k o č i l o v á

Ing.Eva Červená - Lišková
Ing.Oto D o š e k
Ing.Elenóra D o š e k o v á
Alžbeta O r a v c o v á
Ing.Ján P o l á č i k
Dagmar P o l á č i k o v á
Michal Š e b o ml.
MUDr.Alžbeta Š t r b o v á
Viktor S t r u h á r
Zuzka V y s k o č i l o v á



Foto: Lalo K i š š í k

ODDIEL VODNEJ TURISTIKY POZEMNÉ STAVBY BRATISLAVA



# Skončil sa rok 1975

Všetky splavy a pešie turistické akcie členovia oddielu prežili v zdraví.

Prevážna časť zo života oddielu je zakonzervovaná v kronike.

Aby dokumentovala našu životaschopnosť.

Bude budúca sezóna úspešnejšia?






## Na záver roka kronikár:

**ďakuje** všetkým členom, ktorí prispeli do kroniky fotografiami alebo inými príspevkami. Osobitne ď a k u j e Lajovi Š e b o v i za venované množstvo fotografií a výstrižkový materiál, ktorý podstatnou mierou prispel k spestreniu kroniky,

**teší sa** že v budúcom roku aj ostatní členovia prispejú do dokumentačného fondu kroniky,

**dúfa** že jeho optimizmus členovia nesklamú a nedajú sa zahambiť.

**praje** všetkým : silné zdravie, dobrý stav vody, čo najmenej komárov, dobrý vietor do plachát, ani jedno "vykýblovanie " a

**verí** že sa všetci stretneme na Silvestra 1976-1977 v lodenici aby sme za dobrej pohody spoločne vstúpili do ďalšej úspešnej vodáckej sezóny.

P F K r o n i k á r s jeho kapitánom Božkou a plavčíkom Milanom.

