

Z
zpravodaj
vodních
skautů
a skautek



KAPITÁNSKÁ POŠTA



HKVS

2000/2001

r o č n í k

2



Kapitánská pošta

Obsah	strana
28. říjen – Státní svátek České republiky	1
Opustil nás bratr Dr. Oto Dubský-Car	1
Boj o vlajku	2
Polemika s Amateurem	3
V Antarktidě s mořským kajakem	3–5
ČLK VS 2000 v Žerčicích	5
Trinidad: největší akce vodáckého vzdělávání	6
Pražské mosty II.	7–8
Povodí Berounky (pokračování)	9–12
Jak nám ujížděla bójka	13–14
Výsledková listina SKAPA 2000	15
Vyhláška 277 Ministerstva dopravy a spojů	16–17
Zpráva o stavu vltavské vodní cesty – 2	17–18
Výsledková listina závodu Napříč Prahou přes tři jezy 2000	19
7 vlků a tisícovky	20
HKVS hlásí	20

Adam byl šťastný člověk. Kdykoliv řekl něco zajímavého, mohl si být jist, že to nikdo před ním ještě neřekl.

Mark Twain

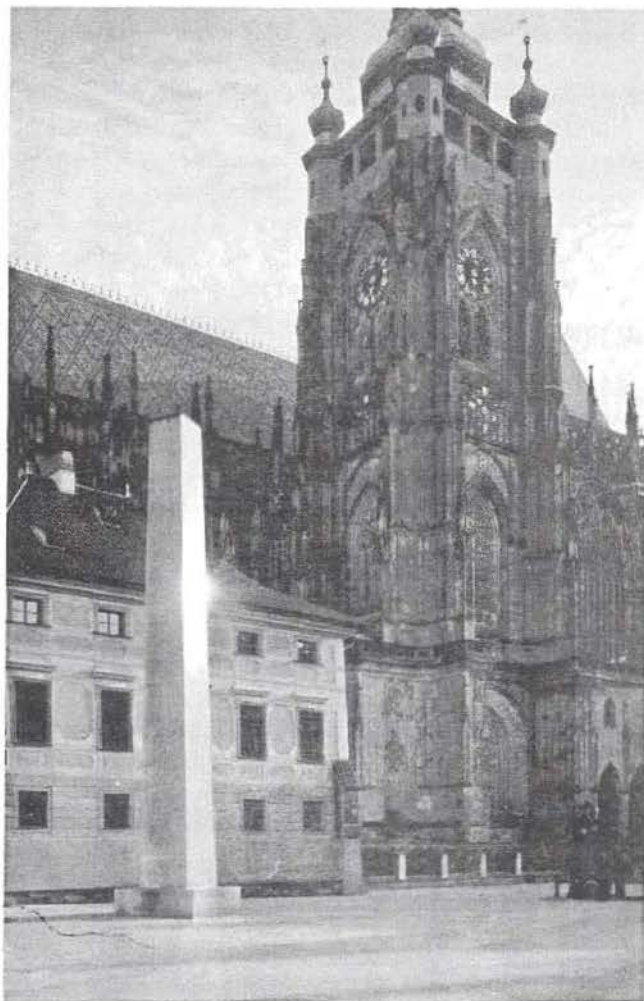
28. říjen – Státní svátek České republiky

Ing. Zdeněk Hájek-Jack

V tento den si připomínáme založení Československé republiky po první světové válce v roce 1918. Při této příležitosti si znovu uvědomujeme, že dnes Česká republika převzala mnoho symbolů z republiky Československé. Každý stát má své symboly což jest státní znak, hymna a vlajka. Tyto atributy jsme si připomněli zase v této době během olympijských her. Speciálně státní vlajka zdůrazňuje naši státní identitu, zvláště když stoupá na stožár.

Naše generace má ke státní vlajce úctu, neboť během života jsme zažili dobu, kdy se vlajka nesměla objevovat nebo byla zneužita. Ale byla to právě tato vlajka, na kterou jsme odjakživa skládali skautský slib a kterou jsme za nacistické okupace naposled stáhli v roce 1939 a slavnostně spálili na posledním táborovém ohni na ostrově v Seči. Na příštím táboře (posledním) v roce 1940 jsme již používali jen vlajku oddílovou a nacisté po 12 dnech tábory rozehnali. Bratr Amateur o tom podrobněji napsal v článku „Je tomu 60. let“ v čísle 1. KAPITÁNSKÉ POŠTY.

Je proto samozřejmé, že státní vlajka je pro nás symbolem státnosti a svobody, něčím svatým a vždy k ní hledíme s úctou. Možná, že mladší generace tu úctu tak pevně necítí. Rovněž jsme to možná my – vodní skauti, kteří mají k vlajkám vřelejší vztah. Pro vodní skauty jsou důležité i vodácké stožáry, na kterých vlají nejen státní vlajky, ale i vlajky oddílové, kapitánské, eventuelně vlajky hostů. Byl bych proto rád, aby všichni zachovávali i úctu k naší státní vlajce, která pro nás znamenala v době okupace svobodné Československo. A byli to opět vodní skauti – členové 5. oddílu VS Praha, kteří nad touto vlajkou založili protinacistickou skupinu „Zbojníci“, která se během války rozrostla na „Zpravodajskou brigádu“ a zapojila se účinně do boje za osvobození Československa.



Opustil nás bratr Dr. Oto Dubský-Car

Dne 6. srpna 2000 zemřel nečekaně nositel „Řádu Stříbrného bobra“, kapitán bývalého 13. oddílu vodních skautů Praha, bratr Car. Třináctku vedl již před válkou a byl to právě tento oddíl, který založil a každoročně pořádá náš populární závod „Přes tři jezy“. V době zákazu JUNÁKA byl tento závod obnovován pod různými názvy jako například „Napříč Prahou“, „Pražská pramička“ a podobně. V té době pořádá závod SLAVOJ Praha, kde působila ilegální PĚTKA, tj. 5. oddíl vodních skautů.

Druhý kapitán Třináctky Radko Kadlec dostudoval teologii, pak emigroval a dnes stále působí jako misionář na Grenadě. Třináctka byla věrná společenice PĚTKY, oba oddíly měly klubovny na Libeňském ostrově a mnohé akce byly společné. Ze Třináctky byl také bratr Hugo Sedláček, který padl v Pražském povstání a při obnoveném závodě „Přes tři jezy“ se stále jezdí „Memoriál Huga Sedláčka“ jako mistrovství vodních skautů.

Těm, kteří bratra Cara znali, zůstane stále v paměti.

Jack



BOJ O VLAJKU

I když ten název vypadá, že se jedná o hru z Foglarových knížek, tak Vás všechny ubezpečuji, že tak tomu není, a že se nejedná o hru ale o věc, která se nás starších dost dotýká.

V tomto měsíci slavíme státní svátek, den 28. října, kdy byla vyhlášena samostatná Československá republika a s tou byla úcta ke státní vlajce neodmyslitelně spojena.

Určitě se po přečtení najde mnoho těch, kteří se mnou nebudou souhlasit, těch, kterým je každé národní (a tím nemyslím „nacionalistické“) cítění cizí a pokládají je za nepatřičný přežitek. S tím souvisí i chování k naší české vlajce. Začalo to tím, že na skautské internetové konferenci vnesl br. Lukáš Novotný (Profesor) dotaz, jak je to s tím skautským slibem a proč se slibuje na státní vlajku. On to nepokládá za nutné a je to prý přežitek a ptá se, jak nadále slibovat. Rozvinula se debata a mnoho bratrů a sester se ozývalo s tím, že ti slibují na bibli, ti na oheň, ti na Svojsíkovy „Základy junáctví“. Samozřejmě, že se ozývali zejména ti, jejichž jména se objevují v každé debatě, která se na skautské internetové konferenci objeví a kteří vždy všechno vědí a znají. I když je jim třeba jen 15 let a nezažili ani německou či sovětskou okupaci nebo normalizační dobu. A tak prohlašují slib na vlajku a vlajku samou za „pouhou formu“, „zbytky falešného pathosu“ nebo „měšťácké způsoby“. Jako vždy ozval se i br. Zajíc (Edy), který se ale jednoznačně a jasně nevyjádřil. Jeho příspěvek byl zahalen do mnoha filosofických slov a úvah, ale jak je to s jeho postojem ke státní vlajce jsem se nedozvěděl. V tom svém příspěvku mluví o bibli, ohni a „Základech junáctví“. Br. Zajíc je křesťan a to křesťan zásadní a já (i když nejsem katolíkem) proti křesťanství a ohni samozřejmě nic nemám, ale oheň fanaticky uctívali pohané a pozdější křesťané toto zbožňování ohně dost popírali. Nic na tom nemění to, že i některá pohanská náboženství starověku byla při nejmenším pozoruhodná a někdy i duchovně čistá. (Helénská kultura), ale dnes slibovat na oheň a zatracovat státní vlajku? Zatracovat tu státní vlajku, na jejíž pravzor přísahali v první světové válce českoslovenští legionáři, pro niž a pod ni padli českoslovenští letci a vojáci ve válce druhé, za kterou bojovali a padli českoslovenští vojáci-parasutisté Valčík, Opálka a další?

A na tuto vlajku přísahalo v Jevanech i 8 zakladatelů skautské „Zpravodajské brigády“, členů Pátého oddílu vodních skautů, pod ní padl Hugo Sedláček z Třináctého vodního oddílu, tato vlajka byla potřísněna krví českých odpůrců sovětské okupace v roce 1968 a vlála nad tisícovkami lidí v listopadu 1989. Nosí ji na rukávech příslušníci české armády v silách OSN, vlaje nad jejich tábory na Balkáně, nosili ji s hrdostí na dresech hokejisté v Naganu.

A teď se pár „skautských reformátorů“ rozpakuje skládat skautský slib na tuhle zástavu a snaží se vymýšlet blbosti, jen aby se státní vlajce vyhnuli?

Nic na tom nemění to, že bílo-červeno-modrá vlajka byla komunisty zneužívána a že pod jejími barvami se dala zvěrstva a nezákonnosti. Zneužít se dá všechno, i křesťanství bylo



zneužito k upalování lidí. Ke cti všem poctivým hnutím ale slouží to, že se dovedou z těchto hrůz a nectností vymanit a že očistěná vlajka zase svobodně a hrdě vlaje.

O nás vodáčích se rádo říká, že jsme „fangleičkáři“. Ano, přiznávám to, že pěstujeme „kult“ vlajek a přiznávám to rád. Přiznejte si i vy, nelíbí se vám, když ráno na táboře vlajka slavnostně stoupá na stožár, když na lodi vítr rozvine vlajku na ráhnu? Námořníci všech národů světa při vstupu na loď zdraví státní vlajku. On by vás také službukonající bocman nectně hnal z paluby, kdyby jste při vstupu na palubu nepozdravili čelem k zádi. Zažíval jsem s hrdostí na výcvikové lodi pobřežní stráže USA „EAGLE“, že na čestném místě visela vlajka Československa a příslušníci US NAVY zdravili jak vlajku USA, tak i vlajku hosta, to jest vlajku (tehdy ještě) Československou.

Vůbec v Americe téměř na každém domě a na venkově na stožárech před domy vlají hvězdnaté vlajky.

Se zlou by se potázal každý, kdo by v Americe jejich vlajku nějak zneuctil nebo (jak demonstranti s oblibou dělají) zapálil. To je potom policie neúprosná. Ale nejen policie, těch facek cobyste dostali od občanů.

I na příklad v Dánsku visí státní vlajka téměř všude a všude je ve vážnosti. To samé platí v Holandsku, Belgii, Řecku a v mnoha jiných státech.

A co státní vlajky na Olympijských hrách? Snad jste to viděli všichni, s jakou hrdostí vítězští olympionici zdraví své vlajky. A s nimi desetitisícové davy na stadionech.

A u nás chcete státní vlajku považovat za přežitek a nepoužívat ji při slavnostním skautském slibu, bratře Professore a ostatní?

Polemika s Amateurem

Amateurovi se nelíbí diskuse ohledně užívání či neužívání státní vlajky při skládání skautského slibu. Docela ho chápu, stojí to ale za to? Jednak prostředí, ve kterém se diskuse vede (skautská internetová konference) je zřejmé tím, že se v něm nic nevyřeší, ani názory zde presentované nemají většinou žádný hlubší dopad. Většinou slouží pouze grafomanům a těm, kteří se chtějí projevit za každou cenu (markantní to bylo například v případě udělování pokut). No a za druhé, jaký má kdo vztah ke státu. Já osobně ho respektuji, protože je účelný a má moc. Pravda, ta moc se realizuje na prostých lidech a na gaunery je krátká. Ovšem o nějaké srdeční záležitosti v mém případě nemůže být řeč.

Amateur uvádí příklady ze zahraničí. V sousedním Rakousku si ale žádný občan nevyvěsí na dům rakouskou státní vlajku (červeno-bílo-červenou s černou orlicí a atributy pracujícího lidu). Ta vlaje pouze nad budovami státních úřadů. Skoro všude však při kdejaké příležitosti můžeme vidět vlajku, řekněme národní, červeno-bílo-červenou. V řadě zemí je obvyklé užívat vlajek hned několik. Kromě vlajky státní je to například vlajka námořní - válečná a obchodní, a další. U většiny ostatních států byla rovněž na vlajku státní povýšena vžitá a respektovaná vlajka národní či zemská. U nás to však bylo zřejmě naopak a nevadilo to, dokud se naši pradědové a dědové ztotožňovali se státem - Československou republikou, jako cílem svého úsilí a symbolem osvobození a kterou si povýšili na modlu. Ty časy jsou však dávno pryč. Co ale každý z nás zná, je vztah k zemi, ve které jsme se narodili a do které nás zakopou a k lidem, se kterými nejen mluvíme stejným jazykem, ale rozumíme stejným vtipům a máme pochopení pro jejich těžkosti.

Nad našimi tábory vlaje vlajka. Není to však symbol státnosti, ani moci nad dobytým územím. Symbolizuje tuto zemi a náš vztah k ní, bez ohledu na to, jak se jmenuje a jaký je stát, který tu máme. Možná by bylo vhodné hovořit více o české než o státní vlajce. České ve smyslu národa obývajících České země, jak tomu rozuměl například Moravan Palacký. Pak snad nebude někomu zatěžko složit na ní slib služby vlasti.

Pavel Česák

V ANTARKTIDĚ S MOŘSKÝM KAJAKEM

Ing. Stanislav Chládek-USA

Při prvomájové manifestaci v podkrkonošském Držkově konané počátkem šedesátých let, byli tehdejšími příslušníky SNB zadrženi dva mokří, špinaví a otrhaní muži vypadající jako pobudové. Za vinu jim bylo kladené, že svým oblečením a vystupováním znevažovali tento svátek pracujícího lidu. Při vyšetřování bylo zjištěné, že se nejedná o nějaké pobudy, nebo imperialistické provokatéry, jak se domnívali bděli a ostražiti „strážci lidu“, ale vodáky, kteří při sjíždění Kamenice utopili svoji loď a za účelem převlečení a zcivilizování se, kráčeli k svému autu, zaparkovanému poblíž Držkova. Jedním z nich byl ing. Stanislav Hlásek (otec pozdějšího předního švýcarského a světového tenisty) a druhým autor tohoto vyprávění ing. Stanislav Chládek, který byl jedním z členů československého reprezentačního družstva druhé poloviny šedesátých let. Se svoji manželkou Emou byli na mistrovství světa v r. 1965 konaném v rakouském Spittalau členy hlídky smíšených dvojic, která svým vítězstvím získala zlaté medaile a titul mistrů světa. Z důvodů nesouhlasu s okupací v r. 1968 a kolaborantskou politikou KSČ emigroval se svoji rodinou do USA. Standa nikdy nebyl pouhým závodníkem na divoké vodě, ale skutečným vodákem tělem i duší, který se ani v emigraci nevzdal požitku z jízdy na vodě. O tom svědčí mimo jiné i skutečnost, že kromě své ženy, které jsme z důvodů přizpůsobování se jeho vodáckým požadavkům říkali Ema-svěťice, dokázal pro kanoistiku na divoké vodě zapálit i svoji dceru Danu. Ta se stala reprezentantkou USA ve vodním slalomu a kromě mnoha úspěchů na mistrovstvích světa získala v kategorii kajaku žen na OH v r. 1990 v Barceloně bronzovou a na OH v r. 1994 v Atlantě stříbrnou medaili.

Když jsem na červnovém setkání vodáků dostal od Ivana Kotta toto Standovo vyprávění, velmi mě zaujalo. Jelikož se domnívám, že jeho vyprávění o vodáckých zážitcích z Antarktidy, dokazující, že i v dnešní přetechizované době je možné prožít skutečné a nefalšované dobrodružství by mohlo zajímat i čtenáře Kapitánské pošty, dávám po menších stylistických úpravách slovo Standovi.

Milan Svoboda

Dlouho jsem snil o kajakářské expedici do Antarktidy. Teprve počátkem letošního roku se tento sen stal realitou, ovšem občas až nečekaně tvrdou...

Přijeli jsme do Antarktidy na pozvání české antarktické stanice Eco Nelson, která se nachází na ostrově Nelson v Jižních Shetlandech.

Jedním z prvních nezapomenutelných „zážitků“ této expedice, byl let v nákladním letadle chilského námořnictva zvaném Hercules používaného k transportu vojáků z Patagonie na ostrov King George, který sousedí s ostrovem Nelson. Zatímco piloti museli proletět „okem“ cyklonu, my jsme

spolu s dalšími čtyřiceti pasažéry seděli ve větrem se zmítajícím letadle na sedadlech z popruhů, hned vedle nákladu, který byl pestrou směsicí všeho možného, od sudů, až po naše laminátové kajaky.

Bylo antarktické léto roku 2000 a naším úkolem bylo mapovat nouzová přistání na ostrově, dělat jednoduchá meteorologická pozorování a provést hrubé sčítání počtu tuleňů na tomto ostrově. Jelikož velká část pobřeží ostrova je víceméně nepřístupná jiným plavidlům než kajakům, je detailnější studium tohoto pobřeží možné uskutečnit pouze s pomocí těchto člunů.

pokračování na str. 4

Po několika krátkých seznamovacích plavbách kolem české stanice se naše tříčlenná expedice (Nigel Denis z Velké Británie, Tom Berg a já, oba z USA) vydala na moře kolem Shetlandských ostrovů. Toto souostroví je oddělené od antarktické pevniny sedmdesát kilometrů širokým Bransfieldovým průlivem. Exponovaná strana souostroví je orientována směrem k Drakeovu průlivu, který je znám jako jedna z nejbouřlivějších oblastí na světě. Navíc tam není příliš teplo, během našeho pobytu nebyly nikdy více než 3–4 stupně Celsia, v noci obvykle mrzlo, a teplota mořské vody byla také na bodu mrazu. Průliv je ohraničen na severu Hornovým mysem a na jihu Jižními Shetlandy. Ostrov Nelson je z 90 % pokryt ledovcem jehož jazyky, spadající ledovými stěnami do moře, jsou od sebe oddělovány tzv. oázami, tedy nezaledněnými kusy země. Ty jsou často přístupné pouze od moře a tvoří tak v podstatě izolované oblasti. Pro nás při plavbě podle ledovcových stěn představovaly jedinou možnost k přistání, případně i táboření. Problémem je ovšem jejich vzájemná vzdálenost, která někdy bývá 15 až 20 kilometrů, takže v případě náhlé změny počasí, zde velmi časté, jsme museli přežít na otevřeném moři, protože u kolmých ledovcových stěn se přistát nedalo. A právě v této oblasti, uprostřed divokých mořských proudů, které unášely obří ledovce jsme se zanedlouho nacházeli s našimi kajaky. Rozbouřené moře bylo neustále bičováno větry přicházejícími ze všech stran. Tmavé, nízké mraky a časté mlhy nijak nepřipomínaly léto. Během tří týdnů prožitých v této oblasti jsme viděli slunce jen několikrát. Zato jsme zažili každodenní mlhy, déšť a neustálý vítr. Mlhy byly husté, takže viditelnost nebyla větší než padesát metrů. Tedy ne právě nejlepší podmínky pro plavbu na kajacích. Ale když občas vysvitlo slunce, divoká krajina pobřeží i pevniny byla až překvapivě barevná i úchvatná. Její součástí byly různě zbarvené lišejníky a mech, tyrkysově modrá jezírka, rezavé řasy v potocích a ledovce zbarvené mnoha odstíny různých barev.

Množství zvířat, které jsme během naší plavby viděli a jejich chování bylo neuvěřitelné. Pláže na ostrovech byly doslova přeplněny nejrůznějšími ploutvonožci: tuleni Weddelovi, tuleni krabožraví, lachtani a obrovští rypouši sloní. Na plujících krách jsme často viděli mořské leopardy. Do tisíců zde jdou počty tučňáků, kteří pobývají na plážích. Viděli jsme hnízdit několik druhů buňňáků, kteří mají rozpětí křídel téměř dva metry. Ve vzduchu se vznášely agresivní chaluhy (skua), které s cílem našeho zastrašení, se na nás často vrhaly. Ploutvonožci, s výjimkou lachtanů, byli velmi mírní a bylo docela snadné se k nim přiblížit a zblízka je fotografovat. Lachtani byli naopak útoční a častokrát, ceníce ostré zuby, se na nás rozběhli na svých ploutvích. Je známé mnoho případů vážných zranění těmito zvířaty, která vlastně nejsou tuleni, ale patří do skupiny lvounů. Mořští leopardi, kteří okolo nás pluli na krách prý, podle některých pramenů, útočí na

lidi, protože je považují za tučňáky. My jsme takovou zkušenost naštěstí nezískali. Naopak nám připadalo, že jsme v kajacích byli docela bezpeční i uprostřed stáda lachtanů, které bavilo plavat mezi kajaky, potápět se pod ně, a plácet o naše pádla. Ačkoliv jsme neviděli žádné velryby, byly mnohé pláže pokryty velrybími kostmi obrovských rozměrů, což jsou nepochybně pozůstatky řádění velrybářů zhruba před sto lety.

Povzbuzeni touto plavbou jsme se o několik dní později vydali na výpravu okolo Nelsonova ostrova. Jeho severní pobřeží, stejně jako pobřeží sousedního většího ostrova King George, je vystaveno náporu vichřic z Drakeova průlivu. Stačí se podívat na globus, a je hned zřejmé, že Drakeovým průlivem se valí mořské vlny po obvodu celé zeměkoule, a proto je pobřeží Jižních Shetlandů trvale vystaveno erozi, působené rozbitým mořem a neustálým větrem. Toto pobřeží je divoké, plné rozeklaných skalisek, které vyčnívají mezi dlouhými ledovcovými stěnami. Bylo skvělým zážitkem proplouvat mezi ledovými poli pod ledovci, pozorovat jak se celé ledové věže s ohlušujícím rachotem řítí do moře, či pádlovat přes přílivové proudy, kde se na vlnách kolébaly ledové kolosy, větší než domy. Na tomto pobřeží jsme také zažili velikou bouři, když se od antarktické pevniny náhle přihnala vichřice o rychlosti větší než 100 km/hod. V těchto chvílích bylo naší největší starostí nejen se udržet v kajacích bez zvrhnutí, ale hlavně mířit špičkou lodě proti větru a nenechat se jím snést do nekonečné prázdnoty Drakeova průlivu. Po delším pádlování, které spíš než cokoliv jiného bylo soubojem s vichřicí o udržení se na vodě, se nám podařilo přistát v bludišti skalních věží a nalézt jeskyni, ve které jsme mohli postavit stany a strávit noc.

Byla to bouřlivá a doslova strašidelná noc. Leželi jsme ve stanech ukrytých v mělké jeskyni na úpatí skalní věže, která vyrůstala z malého kousku země vklíněného mezi dva obří ledovce. Jeskyně byla pod útesem na břehu rozbouřené oceánu, přesněji řečeno 1000 km širokého Drakeova průlivu, který odděluje Jižní Ameriku od Antarktidy. Poryvy vichřice narážely na mořskou hladinu a tvořily záclony mlhy a vodní tříště, která se řítila zbesilou rychlostí přes záliv. Do zvuků bouře se mísil další rachot, což byl zvuk lavin balvanů, které se uvolňovaly z útesů nad naší jeskyní a dopadaly přímo před naše stany. Když jsme chtěli vylézt ven, museli jsme se plazit po čtyřech, kdybychom se pokusili postavit, vítr by nás okamžitě srazil k zemi. Naše kajaky, jediné naše pojičko se světem, ležely pod skalním převisem, jen pár metrů od rozbouřené moře pevně uvázané k balvanům.

Po téměř dvaceti čtyřech hodinách čekání se vítr poněkud utišil a my jsme mohli pokračovat podél rozeklaného pobřeží dál na západ. Po několika hodinách jsme vjeli do velkých peřejí vytvořených odlivem valícím se přes skaliska při vstupu do Nelsonova průlivu, které oddělují ostrov Nelson od ostrova Roberts. Pod krásnou modrou oblohou nás odliv unášel širokým průlivem ohraničeným strmými skalisky ostrova Nelson po levoboku a plochý-

pokračování na str. 5

mi ledovci ostrova Roberts na opačné straně. V oáze Harmony Point, kde jsme na chvíli zastavili, nás čekala skvělá podívaná na tisíce tučňáků a stovky tuleňů. Tučňáci doslova pokrývali kamenné pláže i divoká skaliska tyčící se okolo. Později jsme pádlovali příbojem u Toe Point. Vysoké příbojové vlny byly přeplněné ledovými krami. Naše kajaky přitom dostaly zabrat a zvuky úderů ledových ker do dna a boků kajaku si budu velmi dlouho pamatovat. Velkým problémem ve vodě plné ledových ker narážejících na sebe, bylo také hledání opory pro pádlo a místa pro potřebné záběry. Ocitnout se hlavou dolů v půldruhametrovém příboji plném ledových ker by zřejmě nebylo nic příjemného, zvláště když úspěšné provedení eskymáckého obratu zde bylo téměř vyloučené.

Na dalších tábořištích Ross Point a Duthoit Point nás opět čekaly zástupy tučňáků a tuleňů. Jeden rypouš sloni ležel před naším stanem tak blízko, že jsme museli dávat pozor, abychom na něj nešlápli. V noci se pak ozývalo tak mohutné chrochtání ploutvonožců, že jsem si připadal jako ve vepřině. Ráno nás čekal opět velmi silný studený vítr vanoucí od antarktické pevniny. Ten odpoledne poněkud polevil a my jsme vypluli na poslední úsek plavby dlouhý 28 km. Slunce zanedlouho zmizelo za šedými mraky a vzápětí se změnil i směr větru. Vanul silně od západu a přinesl vlhkost, mlhu a sníh. Posledních několik hodin jsme doslova tvrdě bojovali proti silnému větru a velkým vlnám pokrytým ledovou tříští. V husté mlze

a chumelenici byla viditelnost takřka nulová. Po několika hodinách pádlování podle kompasu se mlha konečně začala zvedat a zanedlouho se před námi objevily známé siluety kopců poblíž české stanice. Byli jsme unaveni, ale také velmi šťastní, že jsme expedici okolo ostrova Nelson zdárně dokončili. Z největší pravděpodobnosti jsme první kajakáři, kteří v Antarktidě podnikli takovou akci bez podpůrné loď.

Celou následující noc jsem naslouchal v třepotajícím se stanu postaveném u stanice vytí větru a hlavou mi procházelo opět vše co jsme zde prožili. Příští dva dny padal sníh a v husté mlze bylo vidět s bídou na pár metrů. Byl konec února, špatné počasí pokračovalo i další dny a nastal čas dát Antarktidě sbohem.

Za pár dnů jsme na ostrově King George stáli na útesech vysoko nad Pacifikem a čekali na přilet Herculesu. Z výšky jsme pozorovali vlnící se moře a skalní věže čnějící až do šedých, zlověstných mraků. Na kamenné pláži pod námi se k sobě tulili rypouši a na útesech postávali tučňáci, kterým mizerné počasí zřejmě vadilo daleko méně než nám. Najednou se ozvaly motory letadla a idylka skončila – museli jsme zpět do světa lidí. V tom okamžiku jsem si začal uvědomovat, že se mi Antarktida opouští těžce a cítil jsem, že bych se na Jižní Shetlandy ještě jednou rád vrátil. Prožité strádání a útrapy mě zřejmě ještě nenaučilo moudrosti, protože kdyby tomu tak bylo, asi bych proseděl zbytek života doma a v teple.



ČLKVS 2000 V ŽERČICÍCH



Markéta Babóová

ČLK VS proběhl v závěru prázdnin na skautské základně nedaleko Žerčic u Mladé Boleslavi. Kromě bratra Cukra, který celému kursu velel, se na chodu podíleli i Sýsa, Pišta, Majda, Pepyn, Šiša, Meruňka a Honzaš. Svou troškou do mlýna přispěli formou odpolední přednášky o první pomoci i bratr Jezevec se sestrou Neevou, o námořní orientaci mluvil bratr Azimut.

Kromě klasických, osnovami předepsaných „přednášek“, jsme se věnovali hrám všeho druhu – „odrovnávačkám“, na vodě, ve vodě, na suchu, poslepu i s jinými „omezeními“; rukodělným pracím – batikování, tvorbě lžic a jiným výrobkům ze dřeva, kamenů, drátků, papíru a provázků; oživením bylo buzení hudbou, slaňování, mistrovství v softu, večerní debaty mistrovsky řízené Pepynem, strom díky či jídlo jako od maminky, táboráky s písničkami a scénkami samozřejmě nechyběly.

Zúčastnilo se 32 frekventantů, 17 sester a 15 bratrů. Domů si odvezli bezpočet vzpomínek, hrneček a kšiltovku s hrošíkem – naším maskotem, spoustu nových informací a nápadů. Co jim kurs přinesl a jak jsou schopni to použít při vedení oddílu a předávat dalším zájemcům zjistíme při Čekatelských zkouškách v Nymburce na počátku října.

Závěrem snad můžu říct, že se tento kurs velice povedl, a prozradit, že v následujícím roce bude pro velký úspěch zopakován.

Trinidad: největší akce vodáckého vzdělávání

(II. ILŠ + II. seniorská LŠ VS + LK VS, Lančov 18.–27. 8. 2000)

Vzpomínáte na film Kulový blesk? Desetisměna, největší akce v dějinách stěhování? Nuže, náš Trinidad byl sice mimořádný v rámci vodních skautů, nebylo to však jediné „trojče“, které se letos v létě při vzdělávání skautských činovníků uskutečnilo. Pokud jde o mne samotného, nejsem zrovna přítelem masových akcí, k tomu jsem věděl o slabinách uvažované základny Lančov na Vranovské přehradě a měl jsem i jisté pochybnosti o programovém sladění tří typově odlišných akcí. Navíc, a toho si byli vědomi všichni zasvěcení, příprava Trinidadu, jistě i v souvislosti s červnovým Navigamem, měla daleko do ideálu.

Přesto všechno se trojjediný podnik vydařil a já přemýšlím proč. Při vši účtě k oběma svým výše postaveným kolegům ve vedení Trinidadu Vezírovi (ILŠ) a Alimu (seniorská LŠ), v nás třech to určitě nebylo. Sami bychom nezmohli nic, kdybychom při už naznačených nedostatcích zejména technického rázu neměli podporu v „lidských zdrojích“ (už mám slovník jako nějaký personalista). Ačkoli jsme byli už od zimy smluveni, kdo všechno z instruktorů se Trinidadu zúčastní, přece jsem si oddychl pokaždé, když byl Oscar, Thor, Jura Ott či někdo jiný na místě. Vůbes největší radost jsem měl, když se téměř o půlnoci (ostatně jako obvykle) objevili Tom s Jaškou. Oba pak udělali spoustu často neviditelné, ale důležité práce od vedení Press centra až po šití plachet. Stejně důležitý byl přístup samotných účastníků Trinidadu. Budoucí instruktoři (absolventi ILŠ) měli každodenní účast na programu v „popisu práce“, když se rozdělení do tří týmů podělili o vedení lesního kursu. O úspěšnosti svého působení se pak dozvídali prostřednictvím třístupňové zpětné vazby, která se skládala z ranní HITACE, poledního REVIEW a podvečerního ČISTÉHO VÍNA. Devatenáct kursistů, pro něž se ujalo označení kadeti, jim bylo dobrými partnery, což se ukázalo hlavně při programech vyžadujících jejich vlastní vklad. Shodou okolností to platilo i pro dva nejvýše hodnocené programy: dražbu vlastních výrobků, jejíž výtěžek byl účastníky samými předán blízkému Dětskému domovu v Budkově, a závěrečnou Expedici Železná opona čerpající motivicky z nedávné reality, kdy okolí Vranovské přehrady bylo uzavřeným hraničním pásmem. To všechno sledovali z povzdálí senioři, kteří se v tichosti připravovali na kapitánské zkoušky. Měl jsem pocit, že po třech dnech studia jim už nutně musí začít „hrabat“. O správnosti tohoto úsudku jsem se pak přesvědčil velmi osobně, když jsem byl s kadety při návratu do zátoky jednotkou pirátů - seniorů přepaden, oloupen a naše loď byla poslána ke dnu. Tedy tolik bujaré radosti jsem u těchto vážených činovníků a činovnic zde proměněných do mladosti ještě neviděl! A tak tomu bylo na Trinidadu i při dalších příležitostech: spokojenost a dobrá nálada převládaly ve všech třech sekcích a nepovedlo-li se něco, snáz se to odpouštělo, ostatně jako v Kulovém blesku.

Končí-li zmíněný film scénou, v níž se hlavní protagonistista začíná chystat na dvanáctisměnu čili akci ještě větší, za sebe se těším na příští léto na 10. lesní školu vodních skautů, která by měla proběhnout sama samotinká na nějakém neznámém, klidném, tichém a odlehlém místě pod stany a s proudící řekou v blízkosti tábořiště.

Ježek

HITACE DESETI NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH PROGRAMŮ PŘIPRAVENÝCH PRO KADETY ÚČASTNÍKY ILŠ:

<i>hitace (max. 6 bodů)</i>	<i>název programu</i>	<i>připravili</i>
5,68	výrobky, vernisáž, dražba	Brtníci
5,68	Expedice Železná opona	Emani
5,58	Stavba pece	Jezevec
5,44	Cesta za pokladem	Brtníci
5,24	Dostihy	Emani
5,21	Pořták Vavrda	Emani
5,06	Oplachtěnky (teorie)	Oscar
5,05	Paridův soud	Emani
5,05	Expedice – závěrečná zpráva	Emani
4,95	Cvičiště	Krakatice

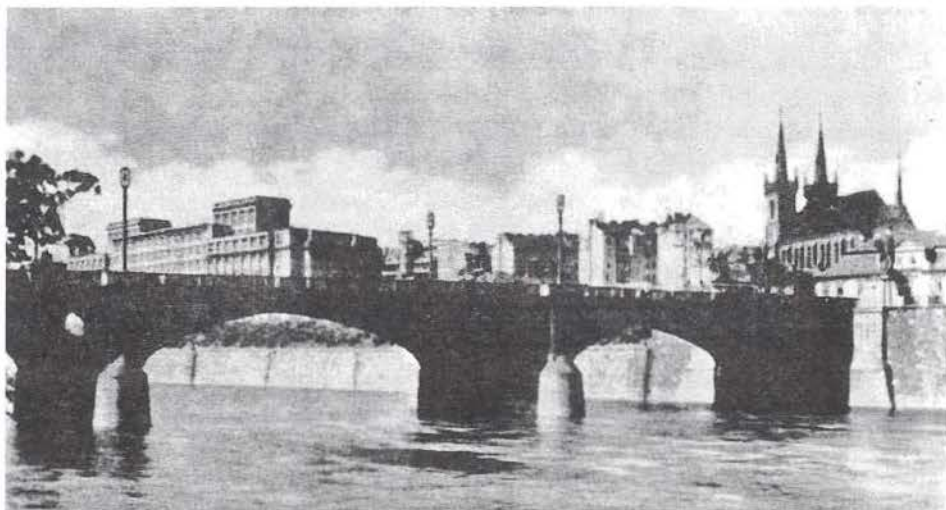
Brtníci: Béd'a, Jezevec, Jirja, Vulkán, Šroub

Emani: Datel, Jupp, Hogan, Mikrob, Prášek

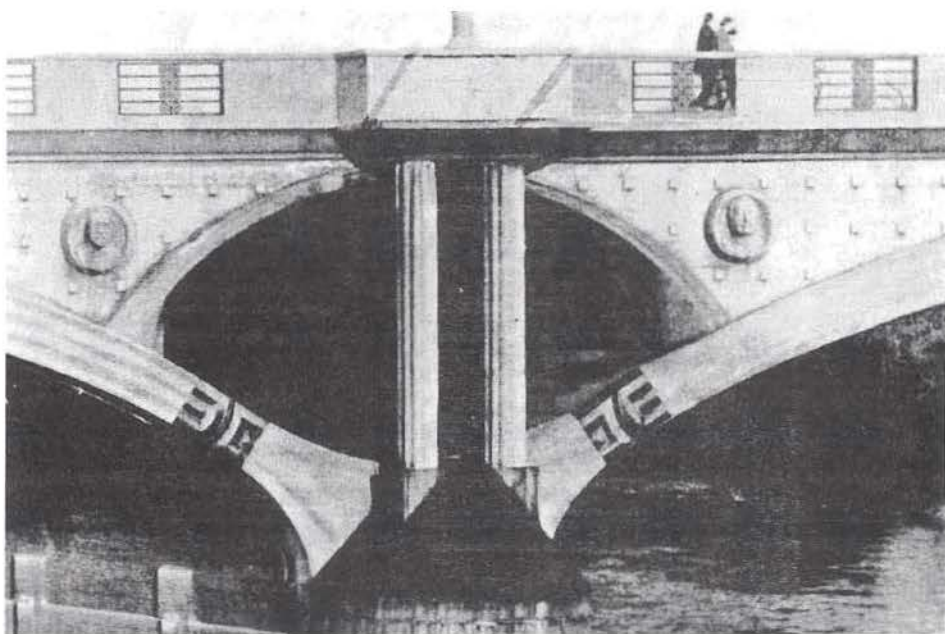
Krakatice: Raduš, Slůně, Šmudla

Pražské mosty II.

Dalším mostem se kterým se seznámíme je most Hlávkův. Bezprostředním podnětem pro stavbu mostu bylo zřízení Ústředních jatek v Holešovicích. Měl zabezpečit spojení s nádražím Severozápadní dráhy na Těšnově (později Denisovi, dnes zbořené). Nejvýhodněji se jevila trasa v prodloužení Bubenské třídy která měla překročit Vltavu v místech, kde se větvila do řady ramen mezi ostrovy, které se jmenovaly Primárorský, Korunní, Rohanský, největší z nich Velké Benátky se zachoval pod názvem Štvanice do dnešní doby, ostatní zanikly při regulaci a splavnění řeky. Roztříštěnost majetkových poměrů a různých komerčních zájmů komplikovaly projektovou přípravu. První generální projekt předložil po roce 1893 Ing. Jiří Soukup (ještě o něm uslyšíme v souvislosti s dnešním mostem Legii). Předložil řadu variant, což ztížilo konečné rozhodnutí a to bylo odloženo. Zatím byl postaven provizorní most dřevěný. V té době to bylo čtvrté mostní provizorium s dřevěnými věšadly o rozpětí polí 30 metrů a šířku 7,9 metrů. Kromě dopravy silniční a pěší sloužil i elektrické dráze. Umožnil odsunout stavbu definitivního mostu, která začala až roku 1908. Původní most Hlávkův byl postaven ve dvou částech. Nad pravým ramenem řeky překračovala plavební komory oblouková konstrukce železná dvoukloubová s horní mostovkou. Stavěla se v letech 1908 až 1910. Poprvé bylo použito konvertorové oceli podle Thomasova způsobu. Pilíře zakládala firma Kapsa a Müller poprvé na železobetonových kesonech v hloubce téměř 8 metrů. Beton se poprvé míchal stroj-



Pohled na betonovou část Hlávkova mostu v roce 1930. Štursova sousoší Humanita a Práce u vjezdu na most.



Medailony na protivodním průčelí Hlávkova mostu v části nad řekou. Jsou patrné vysunutě klouby patek kleneb a svislé dilatační spáry v poprsní zdi nad obloukem.

pokračování na str. 8

ně což vedlo k úsporám i vyšší kvalitě. Ocelovou konstrukci dodaly pražské strojírny Českomoravská a Bratří Prášilů. Vozovka této části mostu byla špalíková z exotického dřeva jarrah, podobně jako na mostě Svatopluka Čecha.

Současně se stavěla z betonu část přes levé rameno mezi Štvanicí a Bubny. Pilíře byly založeny bez kesonů v otevřených jamách, nad ostrovem Štvanicí na dřevěných pilotech pod úroveň spodní vody, v řece pak byly pod ochranou jímek zapuštěny 2 metry do rostlé skály. Betonové oblouky nad řekou jsou uloženy na kloubech, tvořených žulovými kvádry se zaoblenými styčnými plochami o poloměru cca 65 cm, mezi něž jsou vloženy olověné destičky tlusté 10 cm. Most měl celkovou šířku 16,8 metru a vozovku širokou 10 metrů. Oblouky byly proti pronikání vody chráněny izolací z olověného plechu, vozovka na zásypu byla dlážděná. Výzdobu mostu tvoří jednak reliéfy nad ostrovními pilíři, které do betonu vytesali Myslbekovi žáci Kafka a Kofránek. Nad řekou jsou v cípech klemb zavěšeny medailony s portréty radničních představitelů té doby od sochařů Mařatky a Gutfreunda. Je zajímavé že tvůrci mostu inženýři Janatka a Mencl zde zpodobnění nejsou. Na levém předmostí jsou na pylonech sousoší „Práce“ a „Humanita“ od Jana Štursy.

V letech 1958 až 1962 prošel most významnou rekonstrukcí, při které byla rozšířena vozovka zhruba na dvojnásobek a ocelová konstrukce nad pravým ramenem řeky nahrazena rámovou konstrukcí z železobetonu.

Most je od svého postavení nepřetržitě pojmenován po Josefu Hlávkoví. Hlávka, který pocházel ze skromných poměrů úspěšně vystudoval pražskou polytechniku a uchytil se ve vídeňské kanceláři českého stavitele Šebka. Později již samostatně vystavěl ve Vídni řadu reprezentativních budov, mezi jinými i vídeňskou operu. V Praze je jeho nejznámější stavbou zemská porodnice na Karlově. Byl zakladatelem nadací pro podporu chudých studentů. Hlávková nadace kupodivu fungovala a spravovala majetek i v době totality, známé jsou i Hlávkovy koleje. Hlávka zemřel v roce 1908, kdy byla zahájena stavba mostu, který nese jeho jméno.

Pavel Česák

Literatura: Fischerové – Pražské mosty, Academia 1985



Provizorní most na místě Hálkova mostu.



V části Hlávkovy mostu nad Štvanicí byly plastiky nad pilíři tesány přímo do betonu, na rozšiřujícím pásu tato technologie nebyla opakována.

hož dříví nějaký provazec a asi dvěšně láter (latr, latro = sáh, asi 2 m) dát nadělati a při příležitosti na dříví vorovém ku Praze splaviti." [22]

Toto je tedy první konkrétní zmínka o vorové plavbě na Berounce. Vory měly být zhotoveny z dlouhého dříví jedlového a dubového, káceného na Krkavčí hoře proti Nové Hutl pod Nižborem.

Z té doby se také zachoval znalecký posudek na puchalterii komory české, v němž se praví:

„Milostiví páni. Ze zprávy pana hejtmána panství Křivoklátského a Králova Dvora a Štastného Jelínka, V.M.C služebníka při Puchhalterii komory české se porozumívá, že by se dříví sáhový pro kuchyni J.M.C. na vrchu řečeném Pieniku nedaleko od města Berouna sekati a potomně po vodě na vořích, kteréž by se též na vrchu jenž slove Krkavčí na dlouho sekati, ku Praze plaviti mohlo, jakž též správy jich to v sobě šíř obsahují. I poněvadž ještě nikdy ztéhož panství Křivoklátského, a to aby se takové dříví sáhové ku Praze plavilo, prubováno není, zdání Puchhalterie jest, že by se mohlo ten rok pro zkušeni, skrze pana hejtmána Křivoklátského, jedno sto voru na sucho, pro braní dotčených sáhův, do toho sáhového dříví, skrze pana hejtmána Králova Dvora, an blízko odtad jest, též jedno sto sáhův dát posekati, a když se toho skusí, že se žádná škoda na jezích na téměř dříví kuchyňském nestane, teprve bude se moci vedle správy jich, jakž toho potřeba ukazovati bude sekati, a dolu ku Praze plaviti. Však to vše při dalším uváženi a vůli vašich Mti se zůstavuje – Ac tun v Puchhalterii Komory české 28. January Léta 1610.

Z tohoto velmi úřední češtinou formulovaného posudku tedy vyplývá, že by se dosud nikdy nepoužívaná plavba vorů měla zkusit. I když podrobnější zprávy nemáme, dá se předpokládat, že vory se na Berounce objevily.

Po třicetileté válce byl opravován Pražský hrad a v křivoklátských lesích se pro tento účel kácelo dříví. Plavci je pak dopravovali za jarního tání do Prahy. V dopise Jana Kolence z Kolna, hejtmána panství ve Zbizoze, Točniku a Králově Dvoře, se psalo: „Vašich milosti milostivé doporučení pod datum 11/1 1652 v příčině svezení k vodě Berounce 1122 kmenového dříví ke stavení hradu pražského poslušně přijavši, do dnešního dne jsem vykonal.“ Dne 12. června 1651 týž hejtmán vysvětluje, že 300 000 kusů šindele u Berouna je připraveno a nedbalostí plavců dosud nebyl odplaven. Píše: „Nebo již 8 neděl na břehu u města Berouna jmenovaný šindel svezeny a houžví dobře svázaný zůstává a plavce očekává. I nemohu děleji na takovou plavbu očekávati pro spěšnější fedruňk ostatních 150 000 kusů na hrad pražský panu pauchschreibru, jakož i prkna a latě odesílám a u V.Mstí omluven býti žádám.“ [23]

Práci plavců podrobně zpracovala archivářka Zdena Nyplová v článku Plavení dříví na území panství zbraslavského kolem roku 1800. Dříví se plavilo prostým, hromadným házením do řeky. Polena bývala dlouhá 1 sáh, klády delší. Vorového způsobu se používalo málo, neboť vodní koryto nebylo upravené, mělo mělký, prohlubně a zákruty, kudy by svázané kmeny nepropluly. Berounka dopravovala dřevo z lesů křivoklátských i výše položených. Plavení trvalo několik týdnů, podle stavu vody. Byla-li voda vyšší, pokračovala plavba rychleji, při nízké vodě vázla polena u břehu. Plavbu provázeli na lodích nebo po břehu dozorcí zvaní vartýři, kteří je usměřňovali a uvázlé kmeny staho-

vall od břehu. Každoročně po odchodu ledů plavební komisař oznámil vrchnostenskému úřadu, kdy plavba započne.

Pro obyvatelstvo bylo plavení dřeva důležitou událostí. Poskytovalo nejen příležitost vedlejšího výdělku, ale i možnost sebrat nějaké poleno bez zaplacení. Vycházelo se z toho, že při tak velkém množství se stejně nepozná, zda kláda dojde do Podskalí, nebo zda zmizí v nějaké kůlničce.

Byla-li plavba ohrožena velkou vodou, sjednávali komislonáři s obyvateli cenu za záchranu dříví. Právě v takovém období dříví mizelo a po chalupách chodily revize hledat kradené dřevo.

Zprávy o plavení začínají v roce 1813, kdy křivoklátský velkostatek dostal k němu povolení. Tenkrát bylo řečiště pod Radotínem rozděleno na dvě ramena – staré, vinoucí se klikatě poli a lukami, splývalo s Vltavou pod zbraslavským zámkem. Nové koryto vzniklo po povodni roku 1799 a protínalo pozemky zvané Rasovna a ústilo do Vltavy pod Lahovicemi.

Než plavba začala, vydal vrchnostenský úřad zbraslavský výstrahu obcím rozloženým při Berounce: „Rychtářové! Dle nejvyššího dvorního dekretu od 6. máje b.r. křivoklátská vrchnost povolní obdržela dříví v polínkách na řece plaviti. O tom povolní vy vaše osadníci při veřejné hromadě v známost uvedte s tím doložením, že ten, kdo by se opovážil nějaké dříví z té plavby neb z břehu, kde vyrovnané stojí odciziti, s třema zlatejma za jedno každé polínko pokutován, mimo toho ale dle pravidel s zaslouženým trestem uložen bude. Ať si to tedy jeden každý k vejstraže sloužití nechá a se varuje toto nařízení přestoupiti.“

Oběžník krajského úřadu ze 17. 3. 1815 oznamuje, že dřevní handlíři K. Zahrádka, Martin Brabec, Šimon Kuřák, Jan Hiller a Vojtěch Mořinec budou plaviti z plaských lesů 8000 sáhů měkkých polen a přikazuje, aby mlynáři nečinili na jezích žádných překážek, nepožadovali přemrštěné odškodné za případné znemožnění mletí, a vůbec aby vyšli tomuto obecnému prospěchu sloužícímu podniku vstříc.

Při ústí Berounky stavěli podnikatelé česlo čili šraňk, před ním se polena zastavovala, nahromadila a byla vyhazována na břeh. V česle byla jakási propust, kterou bylo možno otevírat, aby mohly lodí proplout. Nad hlavním česlem bylo postaveno menší česlo, jímž se reguloval přítliv polen k většímu. Česlo muselo mít pevný základ a bylo důkladně postaveno, aby odolalo ohromnému tlaku nahromaděného dřeva. Proto každoročně, než plavba začala, je prohlédla navigační komise. Po skončení plavby, trvající několik týdnů, bylo česlo odklizeno a břehy opraveny. Kde se polena vytahovala z vody, tam břeh obzvláště trpěl. Vysazování vrbového proutí se neosvědčilo, sazenice neobstály. Jako dobrý prostředek pro zpevnění půdy se doporučovalo rozřezat pýřavku na kousky půldruhého coule, smíchat s hlínou a na uvolněných místech udusat.

Při nízkém stavu vody se však nahromadila polen spousta, takže s vyhazováním na břeh byl velký spěch. Správa státních statků, již zbraslavské panství tehdy podléhalo, vyžadovala, aby nebylo na jeden ráz plaveno více než 3000 sáhů, ale podnikatelé ten počet často překračovali. Na jaře 1817 shodili do řeky najednou půlpáta tisíce sáhů. S vytahováním polen bylo někdy zaměstnáno až 200 lidí. Dříví z břehu se nakládalo na lodě a dopravovalo po Vltavě do Prahy. Někdy se stávalo, že hromady klád zatarasily

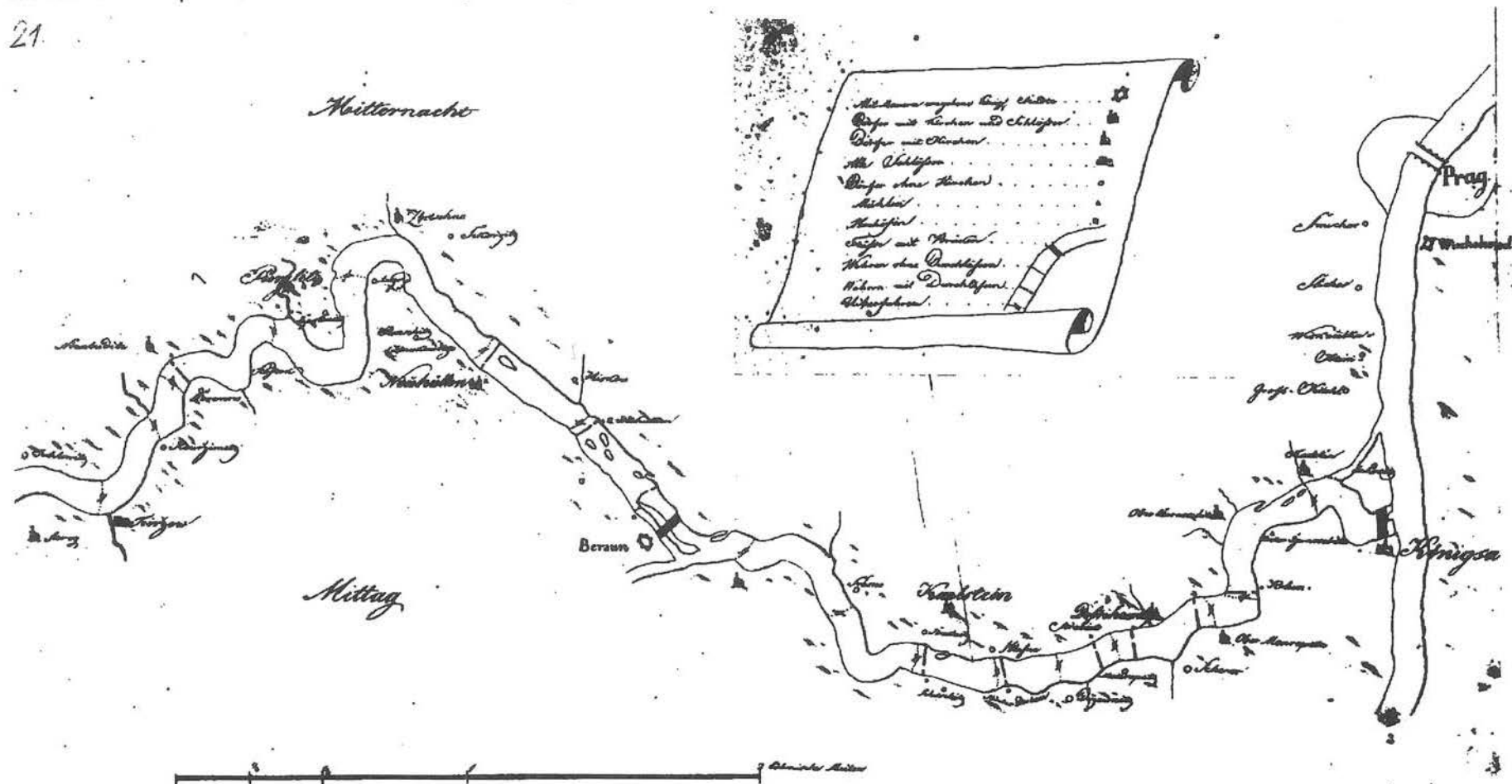
řeku tak, že jiná plavidla, jako například roku 1820 lodi s nákladem dlažebního kamene pro hlavní město, musela čekat, až se cesta uvolní.

Jak dlouho se plavení dřeva po Berounce provádělo, není známo. Později se upustilo od hromadného plavení, užívalo se vorů. Zemské gubernium vydalo roku 1848 pra-

vidla pro voroplavbu, zakazovalo přistání vorů v libovolném místě, určilo počty posádek apod. [24]

S plavením dřeva na této řece je spojena ještě jedna málo známá a zajímavá historie o větším využití lodní plavby. V archivu na Křivoklátě našel archivář Rudolf Maxera

21.



42

Obr. 21 – Mapa toku Berounky od neznámého autora, zhotovená patrně v první polovině 19. století. Je na ní zachycen úsek z Nové Hutě do Prahy, po němž ing. V. Mareš organizoval lodní dopravu dřeva.

10

fascikli spisů, z nichž je možno také vyčíst, že ještě před pokusy Josefa Božka jiný technický nadšenec navrhoval využít parního stroje pro pohon lodí. Bylo to roku 1815, kdy takový návrh podal své vrchnosti inženýr Václav Mareš, adjunkt fürstenberského knížecího stavebního úřadu v Nižboru.

Ing. Mareš se problematikou plavení dřeva zabýval již dříve velmi zevrubně. První jeho návrh z 30. října 1814 doporučuje nový způsob plavení. Polenové dřevo se mělo k řece volně splavit po potocích až do Staré Huti těsně nad Berounem a odtud pak na speciálních lodích do Prahy (obr. 21). Lodi se pak měly vracet zpět proti proudu taženy koňmi. Podle jeho výpočtů se totiž nevyplácelo volně splavovat polenové dřevo, protože ztráta potopením činila 12 % a mnoho bylo ještě rozkradeno cestou po vodě. Knížecí poručník Jáchym z Fürstenberka dal 14. listopadu 1814 svolení ke stavbě šesti lodí, na nichž mělo být z jara následujícího roku na zkoušku splaveno 120 sáhů tvrdého pali-
vového dříví do Prahy. Lodi byly postaveny a podle zprávy ustanovených kontrolorů vypluly ze Staré Huti za příznivého stavu vody 31. března a druhého dne přistály v Praze. Na každé lodi bylo po 12 sázích tvrdého dřeva a cesta tam a zpět byla vykonána bez zvláštních překážek ve čtyřech dnech.

Druhá plavba byla podniknuta 17. května 1815 opět se třemi lodmi, tentokrát při vysoké vodě. Lodi vypluly ze Staré Huti o půl sedmé ráno s celkovým nákladem 34 sáhů a po 13hodinové plavbě dorazily ještě téhož dne o půl osmé do Zbraslavi. Dále lodi plout nemohly, neboť ústí Berounky bylo uzavřeno česly s nahromaděnými kládami. Teprve po pěti dnech mohly pokračovat do Prahy, odkud byly dotazeny proti proudu do Dobřichovic a do Staré Huti se vrátily 29. května.

Takových plaveb bylo podniknuto ještě několik a v podrobném rozboru bylo vypočteno, že čistý výnos za sáh dřeva dosáhl 1,44 zl.

Ze zpráv kontrolorů se dovídáme další zajímavé věci o technickém stavu řeky. V Berouně již tehdy užívali jednoduchého zdymadla. V tamní mlýnské strouze totiž překážela měličina, kterou překonávali tím, že strouhu opatřili nahoře i dole dřevěnými vraty, z nichž při propouštění lodí byla nejprve otevřena vrata hořejší. Nahrnuvši se voda se o dolejší vrata zadržela a po takto zvýšené hladině mohla loď přeplout komorou přes měličinu k dolejšími vratům a po jejich otevření dále. Nebylo to zřejmě jednoduché, neboť Ing. Mareš si stěžoval, že chytání lodí, stržených proudem pod dolejšími vraty, vyžaduje mnoho námahy a času.

Poplatky za propuštění každým jezem činily 12 krejcarů a 1 zlatý v Třebáni a Berouně, kde bylo nutno vždy zastavit mlýn.

Zprávy také uvádějí, že za příznivého stavu vody lze zvládnout cestu ze Staré Huti až do Prahy s plným nákladem za jediný den.

Ing. Mareš vypočítal, že k dopravě 15 000 sáhů dřeva by ročně bylo třeba patnácti transportů při 40 lodích naložených průměrně 15 sáhy. Současně navrhoval zřídít strouhu z Vltavy do pražské ohrady, kam by pak lodi mohly vjíždět přímo z řeky. Zabýval se také otázkou jak získat potřebné odborné síly – kormidelníky a sochorníky. Plat kormidelníka za jednu cestu činil 15 zl. a sochorníka 14 zl.

Návrhy a praktické pokusy Ing. Mareše byly přijímány celkem příznivě a vrchnost

je do značné míry podporovala. Knížecí ústřední kancelář například zakročila u zemského presidia, aby c.k. ředitelství vodních staveb učinilo potřebná opatření pro splavnění Berounky a zřízení pobřežních stezek pro koně. Věcně se při tom připomíná, že erár vybírá 1 zl. mýta z jednoho sáhu dopravovaného dříví na udržování vodních cest, a tak naznačuje, aby se o řádné udržování také staral.

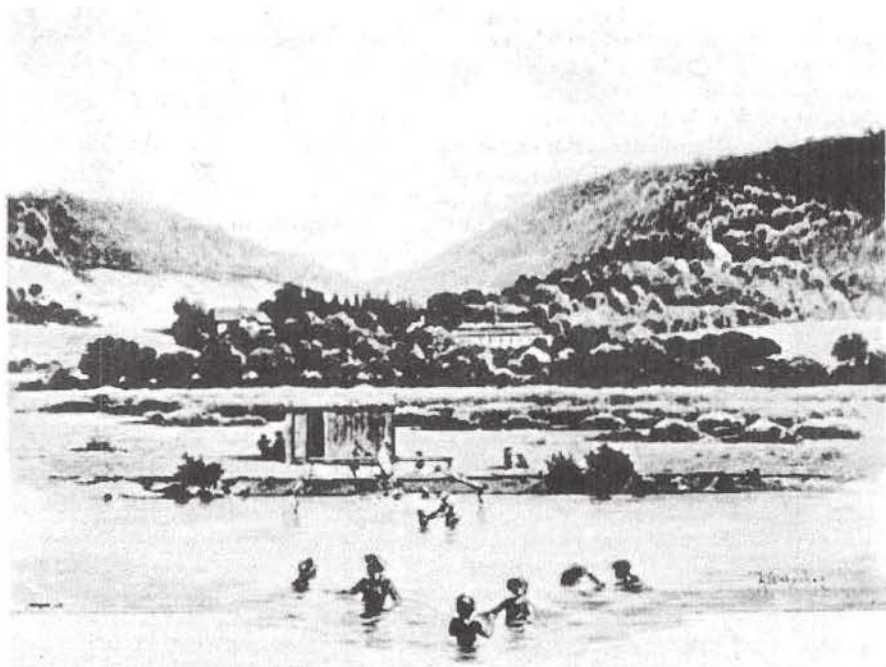
A pak v další zprávě Ing. Mareše z 2. října 1815 je připojen první návrh v Čechách na zavedení praktického využití síly parního stroje k pohonu lodí na řekách. Na stře-
doevropské poměry je to v té době revoluční myšlenka, neboť první parolod v Rakousku plula po Dunaji teprve v roce 1830 a po Labi plul v Hamburku první anglický parník roku 1816. Mareš konkrétně navrhuje použít parního pohonu k zpáteční dopravě lodí proti proudu z Prahy do Staré Huti. Jak uvádí, vymyslel na základě fyzikálních vlastností vodní páry, která vyvíjí značně větší tlak než atmosferický vzduch, zjednodušenou kombinaci pohonu, rovnajícího se tahu 5 koní, který vyvine množství 2 centů uhlí nebo 3 centů dříví, spalovaného po dobu 8 hodin pod zařízením, jehož hlavními součástmi bude měděný kotlík, pod ním umístěné ohniště, cylinder, válec a tyč. Neříká, na jaký mechanismus hodlá vyrobenou sílu převádět. Již tehdy současně navrhuje možnost výhodně využít parního stroje také při vysokých pecích a hamrech místo nákladných vodních zařízení, která byla dosud ve fürstenberských i ostatních zdejších železárnách používána. Ve svém návrhu Ing. Mareš na zkoušku žádá 300 zl. úvěru, aby mohl postavit model malého člunu, s nímž by pak pokus k pozorování předvedl. Dopustil se jen té nelogičnosti, že v jakémsi záchvatu mnohomluvnosti přirovnal výkon parního stroje k dechu tažných zvířat.

Inspektor panství dr. M. Ebert 2. prosince 1815 doporučuje tento plán panu landhraběti Jáchymu z Fürstenberka k pokusu. Landhrabě 14. prosince vyslovuje myšlenku Ing. Mareše své uznání, ale zároveň pochybnost o její proveditelnosti. Pozastavuje se zejména nad porovnáním pohybu parního stroje s dechem zvířecím. Stroj podle něho má nahradit spíše sílu koní nebo veslaře, a nikoli jejich dech. Kámen úrazu vidí také v tom, že takový stroj nelze svěřit každému, tak jako koně nebo veslo. Přesto nařizuje, aby si ústřední kancelář vyžádala dobré zdání od profesora Františka Josefa Gerstnera ze stavovského polytechnického ústavu v Praze.

Notou z 16. ledna 1816, podepsanou profesorem Gerstnerem, sděluje ředitelství ústavu, „že tato myšlenka byla už před tím v Anglii prakticky vyřešena a dle zpráv nalezla rozšíření ve Francii, Americe, Prusku a v Rusku s různými změnami, že tudíž možno nepatrný obnos 300 zl. vzhledem k velikému úkolu povolit. Poněvadž pak různé metody v sestrojování parního stroje se stále zdokonalují, jest žádoucí, aby každý nový pokus jednoduchostí a dokonalostí předčil předcházející a žádá, aby Ing. Mareš byl poukázán s ním se o dalších modalitách dorozumět“.

Myšlenka Ing. Mareše však nemohla být uskutečněna, neboť její autor 20. ledna 1816 zemřel ve věku 26 let a s ním zapadly i plány, které bezpochyby vypracoval [25].

A tak o systematickém splavnění Berounky, a dokonce o jejím využití pro výstavbu plavebního propojení na Dunaj v Rakousku se začalo vážně uvažovat až v době, kdy technika dosáhla takové úrovně, že vytvoření plavební cesty se stalo řešitelným problé-



Obr. 22 – Dobová kresba obecní plovárny ve Všenorech

mem. Máme na mysli projekt ing. Radouše na splavnění Berounky v oblasti přehrady u Křivokláta z roku 1911 pro Škodovy závody v Plzni (viz samostatnou kapitolu) a pak návrh prof. Ing. Smrčka, který v roce 1917 podrobně rozpracoval nejenom splavnění Berounky, ale i propojení kanalizované Berounky přes Radbuzu, Zubřinu, Zahořanský potok do vrcholové zdrže ve výši 420 m .n m. a odtud tunelem až k Dunaji [26] (viz samostatnou kapitolu).

Z historického přehledu je zajímavé, že od začátku našeho století význam dolního toku řeky jako plavební cesty, ať již pro lodě či pro plavení dřeva, zcela upadá. Dopravní nároky převzaly jiné druhy dopravy, zejména železnice. Ostatně – jak je nám známo – po Berounce se plavilo téměř výhradně jen palivové dříví a jeho éra těžbou uhlí skončila. Především proto, že tu byly k dispozici jiné dopravní prostředky, kdy železniční koleje byly položeny právě podél břehů řeky, nemohl vzejít odnikud ani podnět k využití Berounky jako plavební cesty. Ani ony pokusy o splavnění z prvních let našeho století zřejmě nebyly natolik ekonomicky motivovány, aby měly naději na uskutečnění.

Proto také Berounku i Mži zatím náš věk techniky poznamenal například proti Vltavě a Labi jen ve velmi malé míře, a to výstavbou dvou zemních hrází na Mži (Lučina 1974 a Hracholusky 1964) a snahou o výstavbu významného energetického vodního díla u Křivokláta na Berounce. I když její vody nejsou již tak průzračné jako za časů našich předků (obr. 22), zachovala si stále svůj přírodní ráz s romantickými údolními a lesnatým okolím. Naše civilizace ji však přece jen na mnoha místech poznamenala chatářskými osadami a rekreačními objekty, v něž se proměnily i mnohé bývalé mlýny. Propusti pro plavení dřeva, pokud jsou v zachovalém stavu, využívají v letní sezóně tisíce vodáků a téměř všude můžete potkat rybáře, kteří doufají v pěkný úlovek.

Takže i nyní obě řeky slouží lidem k potěše a odpočinku a věříme, že v nedaleké budoucnosti budou využity ještě v dalších směrech – pro dopravu i energetiku.

Jak nám ujížděla bojka

...a máme to tady zas, nalézáme do lodi se strašnou trémou (já tedy určitě). Taky aby ne, za chvíli bude odstartován jeden z našich nejdůležitějších závodů, jehož historie sahá bůhví kam. Je to závod napříč Prahou přes tři jezy. „Minuta do startu“ řve někdo ze břehu a my už seřazeni do jedné linie netrpělivě čekáme, kdy to vypukne. Ještě stačíme naposled okukovat naše soupeře. „Pět vteřin“, všichni dávají pádla kousek nad hladinu, nervozita dosahuje vrcholu. „Tři, dva, jedna ...start!“ Vyjíždíme, mám takový pocit, že jsme první. Zabírám jak nejvíc můžu, najednou se zhrozím. Nějaká pramice se nás snaží dohnat, to nesmíme dovolit. Jedem jak nejrychleji to jde. Už jsou skoro vedle nás. Makáme, Čochtan řve od kormidla něco, že stejně nevydrží a opravdu, začínají ztrácet. Pomalu se nám v dálce na obzoru objevuje první jez. Jsem rád, že se k němu blížíme, protože toho začínám mít dost, jak jsou na tom ostatní kluci netuším. Žádná sláva to asi nebude, pot z nás lije strašným proudem. Jez proplouváme jako první. Vodu jsme nenabrali, paráda plujeme dál. Náš náskok se začíná prodlužovat. Na Karlovce nabíráme trochu vody a tak Sluníčko chytá kbelík a vybírá vodu. My musíme ještě víc přidat, pádlujeme teď ve čty-

řech. „To stačí, už pádluj“ velí Riki. Stačil jsem se ještě otočit a přes funícího Kubu vidím, že náš náskok je ještě větší. A opět ten stejný rytmus, pádlujeme a funíme. Konečně vidím v dálce poslední jez. Stále už myslím jen na cíl, už opravdu nemůžu. Na tenhle jez musíme mít velkou rychlost. Je vcelku málo vody, dřeme spodek pramky o dno. Poslední jez je za námi. „Bojka, támhle je cílová bojka“, řve šťastím Sluníčko. Nová síla se vlila do našich svalů. Bojka nás přitahuje svou magickou silou, ale co to!!! Bojka nám najednou odplovává za raftem. „Co to je za fór“, řve někdo v lodi, rychlost neztrácíme, ta bojka pořád odjíždí. V dálce je další bojka a u ní na břehu je konečně stolek s počítačem. Bylo to strašné, do toho dojíždění k první bojce jsem dal poslední zbytek sil, myslel jsem, že mi upadnou ruce. Ostatní kluci na tom nebyli jistě líp. Konečně projíždíme cílem. První!!! Loňský titul obhajujeme. U schodů nás netrpělivě očekává náš kapitán Cipajs a Rybža. Posádka, která jela za námi se teprve objevuje v dálce na obzoru. Cipajsovi nejprve předstíráme druhé místo, ale naše radost je tak veliká, že vše za chvíli prozrazujeme. Jsem moc rád, že jsem se mohl zúčastnit a ještě víc, že jsme vyhráli.

Aka, 2. ovs Mimoň

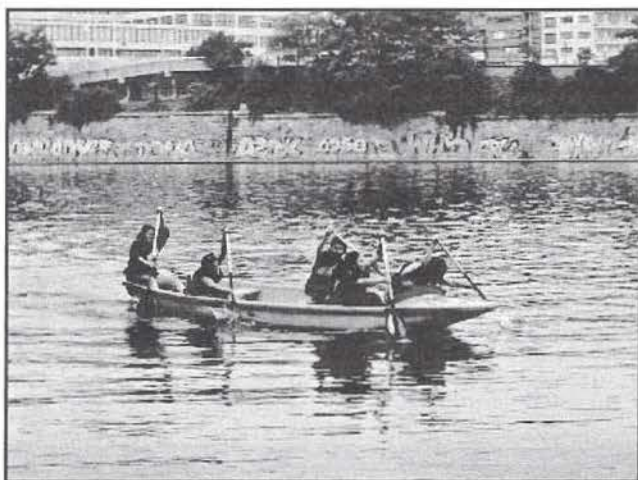


foto Petr, 2.ovs Mimoň

Jak nám ujížděla bojka

pokračování ze str. 13

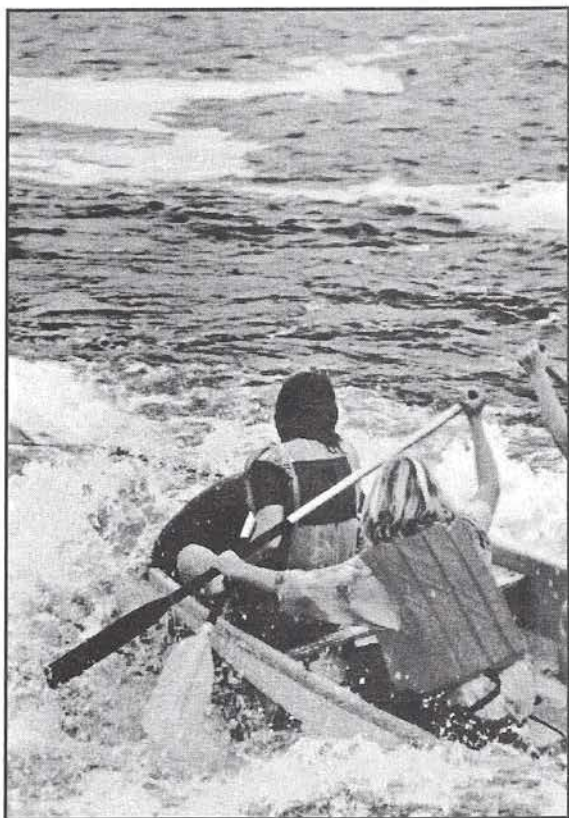
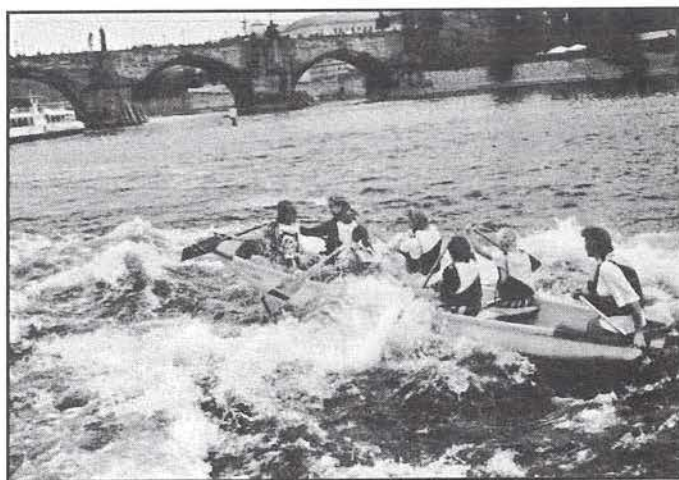


foto Stopař, Ostrava

Výsledková listina SKAPA 2000

Bratřův memoriál

Skauti		
poř.	posádka	čas
1	313 Opařany	3:20,15
2	01 Nové Město n. Metují	3:22,59
3	99. Plzeň	3:27,40
4	Kondor Praha	3:31,07
5	14. Jilemnice	3:33,12
6	Kosatky Žďár n. Sáz.	3:34,53
7	09. Žraloci	3:43,07
8	92. Plzeň	3:44,91
9	09. Opava	3:46,28
10	01. Cheb	3:48,07
11	05. Český Brod	3:52,09
12	03. Poděbrady	3:53,90
13	04. Praha	4:00,47
14	04. Jablonec n. Nisou	4:03,97
15	93. Delfíni	4:06,41
16	03. Havířov	4:09,09
17	50. Plzeň	4:11,72
18	2. Eskadra Bruntál	4:13,54
19	28. Ostrava	4:14,37
20	Maják Liberec	4:14,77
21	11. Karlovy Vary	4:16,72
22	03. Nymburk	4:18,69
23	Okouni Žďár n. Sáz.	4:22,13
24	14. Vysoké Mýto	4:24,96
25	7. Flotila Liberec	4:32,14
26	23. Praha 10	4:41,16
27	108. Nymburk	4:48,60
28	09. Karlovy Vary	4:49,29

Skautky		
poř.	posádka	čas
1	Kondor Praha	3:39,13
2	413. oddíl 208-08	3:41,03
3	17. Pardubice	3:56,49
4	10. Maják Liberec	4:04,06
5	04. Praha	4:04,16
6	04. Fram Jablonec	4:15,22
7	05. České Budějovice	4:15,31
8	08. Liběchov	4:16,00
9	92. Kotva Kolín	4:16,50
10	02. Nové Město n. Metují	4:28,82
11	06. Rosničky Kolín	4:28,82
12	Volavky Nymburk	4:34,27
13	99.	4:43,25
14	33. Volavky Praha 7	4:44,56
15	94. Berounka Plzeň	4:44,93
16	09. Ostrava	4:49,96
17	10. Rosničky Opava	4:52,41
18	23. Praha 10	5:04,18
19	15. Karlovy Vary	7:09,91

Vítěza		
poř.	posádka	čas
1	04. Praha/Padák	3:46,03
2	24. Eskadra Ostrava	4:03,91
3	04. Praha/Petřa	4:04,64
4	20. Eskadra Ostrava	4:12,28
5	01. Albatros N. M. n. M.	4:46,53
6	11. sm. Poseidon Ostrava	5:26,85
7	05. oddíl Ostrava - Poruba	6:10,00
Žabíčky		
poř.	posádka	čas
1	12. Eskadra Ostrava	5:20,47
Rangers		
poř.	posádka	čas
1	17. dívčí Pardubice	3:33,03
2	04. dívčí Jablonec	3:38,18
Rovně		
poř.	posádka	čas
1	07. oddíl Pardubice	3:22,81
Kanoa - chlápci		
poř.	posádka	čas
1	Polsko (6) Sebastian	3:41,93
2	313. Karlovy Vary	3:45,48
3	Rebelové Neratovice	3:59,12
4	Sobi Neratovice	4:43,31
5	Polsko (4) Michal	4:43,91
6	Polsko (0) Stanista	5:17,88
Kanoa dívky		
poř.	posádka	čas
1	313. Karlovy Vary	5:12,06
2	Polsko (7) Barbara	5:12,09

Ranův memoriál

Pořadí	název posádky	start	cíl	penalizace	čas	čas
Skauti						
1	313. Opařany	14:03:00	14:38:47	0:01:15	0:05:33	0:31:29
2	09. Kolín	14:19:00	15:10:52	0:01:00	0:19:37	0:33:15
3	01. N. Město n. M.	14:36:00	15:50:02	0:01:45	0:40:30	0:36:17
4	14. Jilemnice	14:01:00	14:38:10	0:00:15	0:00:00	0:37:25
5	Kosatky Žďár n. S.	14:58:00	16:40:04	0:03:30	1:07:35	0:37:59
6	09. Opava	14:15:00	15:07:57	0:02:15	0:17:02	0:38:10
7	Kondor Vánek	16:22:00	17:58:44	0:10:00	1:05:26	0:41:18
8	04. Jablonec n. N.	14:32:00	15:34:18	0:02:30	0:23:28	0:41:20
9	Kondor Vichr	16:16:00	17:56:13	0:00:30	0:59:09	0:41:34
10	92. Plzeň	15:02:00	16:52:38	0:01:45	1:10:34	0:41:49
11	03. Poděbrady	14:37:00	16:01:27	0:03:30	0:45:01	0:42:56
12	03. C. Budějovice	14:23:00	15:28:54	0:04:30	0:27:25	0:42:59
13	14. Vysoké Mýto	14:41:00	16:09:27	0:06:15	0:51:20	0:43:22
14	11. Karlovy Vary	15:55:00	17:46:54	0:03:15	1:10:47	0:44:22
15	03. Havířov	16:00:00	17:53:57	0:01:45	1:10:53	0:44:49
16	02. Bruntál	14:07:00	15:04:54	0:02:15	0:14:46	0:45:23
17	03. Nymburk	14:49:00	16:37:37	0:02:30	1:02:55	0:46:12
18	05. Poruba	15:10:00	17:14:27	0:01:15	1:14:35	0:51:07
19	23. Praha 10	14:28:00	15:51:09	0:03:15	0:33:59	0:52:25
20	99. Plzeň	14:45:00	16:38:22	0:05:30	1:02:14	0:56:38
21	04. Praha	14:25:00	15:47:34	0:03:00	0:26:38	0:58:56
22	28. Ostrava	15:20:00	17:29:04	0:07:30	1:16:02	1:00:32
23	02. Nymburk	15:41:00	17:47:47	0:03:45	1:09:25	1:01:07
Skautky						
1	413. Opařany	14:14:00	14:55:04	0:00:00	0:10:06	0:30:58
2	17. Pardubice	14:11:00	14:47:00	0:01:00	0:05:07	0:31:53
3	4. Jablonec	14:46:00	16:20:23	0:01:00	1:01:56	0:33:27
4	Kondor Praha	16:12:00	17:53:24	0:00:15	1:06:14	0:36:25
5	06. Kolín	14:43:00	16:11:38	0:01:30	0:53:14	0:36:54
6	94. Plzeň	14:17:00	15:16:28	0:00:45	0:21:40	0:38:33
7	8. Liběchov	14:09:00	14:54:51	0:02:45	0:07:46	0:40:50
8	33. Praha	14:39:00	16:05:46	0:02:45	0:47:02	0:42:29
9	10. Liberec	14:51:00	16:38:40	0:01:30	1:05:37	0:43:33
10	02. Nymburk	14:40:00	16:19:45	0:02:30	0:57:46	0:44:29
11	5. C. Budějovice	14:22:00	15:27:37	0:03:15	0:24:09	0:44:43
12	10. Opava	15:49:00	17:43:35	0:02:45	1:11:15	0:46:05
13	23. Praha	14:31:00	15:58:35	0:03:30	0:44:49	0:46:16
14	92. Plzeň	15:34:00	17:28:37	0:03:30	1:09:30	0:46:37
15	93. Plzeň	15:01:00	16:57:30	0:04:15	1:13:44	0:47:01
16	07. Žďár n. S.	15:27:00	17:32:56	0:03:30	1:07:40	1:01:46
Vítěza						
1	04. Praha	15:07:00	17:02:06	0:05:00	1:12:30	0:47:36
2	1. N. Město n. M.	14:55:00	16:50:04	0:05:00	1:10:18	0:49:46
3	05. Poruba	15:10:00	17:14:27	0:01:15	1:13:35	0:52:07
Rangers						
1	4. Jablonec	14:44:00	16:11:41	0:01:00	0:57:30	0:31:11
2	17. Pardubice	15:15:00	17:05:46	0:01:30	1:11:43	0:41:15
Rovně						
1	07. Pardubice	14:26:00	15:27:25	0:00:00	0:26:45	0:32:40

Celkové výsledky mistrovství republiky

pořadí	Název posádky	Bratřka	Ran	celkem bodů
Skauti				
1	313. Opařany	11	11	33
2	01. N. Město n. M.	9	8	25
3	14. Jilemnice	6	7	20
4	09. Kolín	0	9	18
5	Kosatky Žďár n. S.	5	6	17
6	09. Opava	2	5	12
7	Kondor Vánek	0	4	8
8	99. Plzeň	8	0	8
9	Kondor Praha	7	0	7
10	04. Jablonec n. N.	0	3	6
11	92. Plzeň	3	1	5
12	Kondor Vichr	0	2	4
13	09. Žraloci	4	0	4
14	01. Cheb	1	0	1
Skautky				
1	413. Opařany	11	11	33
2	07. Pardubice	9	9	27
3	04. Jablonec	0	8	16
4	06. Kolín	1	7	15
5	08. Liběchov	4	5	14
6	10. Liberec	8	3	14
7	94. Plzeň	0	6	12
8	33. Praha	0	4	8
9	05. C. Budějovice	5	1	7
10	04. Praha	7	0	7
11	04. Fram Jablonec	6	0	6
12	02. Nymburk	0	2	4
13	92. Kotva Kolín	3	0	3
14	02. N. Město n. M.	2	0	2

277

VYHLÁŠKA

Ministerstva dopravy a spojů

ze dne 2. srpna 2000

o způsobu a důvodu vyvěšování, umístění a velikosti státní vlajky České republiky a jiných vlajek použitých na námořním plavidle nebo rekreační jachtě (o užívání vlajek)

Ministerstvo dopravy a spojů stanoví podle § 85 odst. 1 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, (dále jen „zákon“) k provedení § 21 odst. 2 zákona:

§ 1

Státní vlajka České republiky (dále jen „státní vlajka“) se při provozování námořní plavby vyvěšuje

- a) na námořní obchodní lodi (dále jen „loď“) za plavby¹⁾ na vlajkové žerdi hlavního stožáru lodě a během vyvázání nebo zakotvení (dále jen „postoj“) na záďovém stěžni lodě,
- b) na námořní jachtě nebo rekreační jachtě za plavby¹⁾ na vlajkové žerdi signálního nebo hlavního stožáru námořní jachty nebo rekreační jachty a během postoje námořní jachty nebo rekreační jachty na záďovém stěžni námořní jachty nebo rekreační jachty.

§ 2

(1) Státní vlajka se na námořním plavidle nebo rekreační jachtě vyvěšuje za plavby,¹⁾ na rejdě,²⁾ v přístavu a na úsecích vnitrozemských vodních cest s pobřežním mořem spojených až po přístav, během postoje na rejdě²⁾ a v přístavu a dále vždy, když to velitel námořního plavidla nebo rekreační jachty vyhodnotí jako vhodné.

(2) Při užití státní vlajky na znamení smutku v případě státního smutku nebo úmrtí člena posádky lodě na lodi se státní vlajka spustí nejdéle na dobu tří dnů do poloviny vlajkové žerdi hlavního stožáru lodě nebo záďového stěžně lodě. Při vyvěšování se státní vlajka vztyčí k vrcholu vlajkové žerdi hlavního stožáru lodě nebo záďového stěžně lodě a pak se spustí do jeho poloviny; při spuštění se státní vlajka vztyčí k vrcholu vlajkové žerdi hlavního stožáru lodě nebo záďového stěžně lodě a pak se spustí. Zemřel-li člen posádky lodě na pevnině a loď se nachází v místě jeho úmrtí, náleží zemřelému členu posádky lodě stejná pocta státní vlajkou jako při úmrtí člena posádky lodě na lodi.

(3) Při vzájemném míjení se lodě zdraví jedním

spuštěním a vztyčením státní vlajky a zvukovým signálem. Loď zdraví vojenskou loď jiného státu jedním spuštěním a vztyčením státní vlajky.

§ 3

(1) Na lodi se užívá

- a) státní vlajka středních rozměrů obdélníkového tvaru o velikosti 1,50 m x 1 m,
- b) státní vlajka malých rozměrů obdélníkového tvaru o velikosti 0,75 m x 0,50 m.

(2) Na námořní jachtě nebo rekreační jachtě se užívá státní vlajka malých rozměrů podle odstavce 1 písm. b).

§ 4

Užívání jiných vlajek

(1) Jiné vlajky se mohou vyvěšovat až po vyvěšení státní vlajky. Státní vlajka se spouští vždy poslední.

(2) Vlajka jiného státu se vyvěšuje na pravé straně signálního stěžně námořního plavidla za plavby,¹⁾ na rejdě²⁾ tohoto státu, v jeho přístavu a na úsecích jeho vnitrozemských vodních cest s pobřežním mořem spojených až po přístav a během postoje na jeho rejdě²⁾ a v jeho přístavu.

(3) Signální vlajky se vyvěšují na levé straně signálního stěžně námořního plavidla nebo rekreační jachty podle zvyklostí všeobecně přijatých a uznávaných v námořní plavbě.

(4) Vlajka provozovatele námořního plavidla se vyvěšuje na stěžni umístěném v přední části námořního plavidla nebo na levé straně signálního stěžně námořního plavidla, když to velitel námořního plavidla vyhodnotí jako vhodné.

§ 5

Vlajkosláva

(1) V den státního svátku České republiky a v den státního svátku státu, v jehož přístavu je loď v postoji,

¹⁾ Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), 1972, oznámená pod č. 263/1995 Sb.

²⁾ Článek 12 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu vyhlášené pod č. 240/1996 Sb.

se po vyvěšení státní vlajky provede velká vlajkosláva. Na pokyn velitele lodě při jiných slavnostních příležitostech se po vyvěšení státní vlajky provede malá vlajkosláva.

(2) Velkou vlajkoslavou se rozumí vyvěšení státních vlajek na vrcholcích stožárů lodě, jakož i vyvěšení signálních vlajek tak, aby spojovaly příď a záď lodě přes vrcholy stěžňů lodě.

(3) Malou vlajkoslavou se rozumí vyvěšení stát-

ních vlajek na vrcholcích stožárů lodě a vyvěšení nejméně čtyř signálních vlajek z obou konců ráhna signálního stěžně lodě.

§ 6

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti patnáctým dnem následujícím po dni vyhlášení.

Ministr:

Ing. Schling v. r.

Zpráva o stavu vltavské vodní cesty – 2

ORGANIZAČNÍ A TECHNICKÉ ZÁLEŽITOSTI

Vltava byla spluta v době od 29.června do 23.července 2000. Plavbu pořádal 8.vodní oddíl Ostrava na dvou oplachtěných pramicích P520 c 123 Clipper, Škuner a jedné P550E f 124 Fregata. Všechny lodě mají úpravu pro spaní na lodi. Po celou dobu plavby se spí na lodích, stany nebyly vzaty, nespí se v kempech, kotví se podle potřeby. Na lodi tvoří posádku 4 muži. Od lipenské přehrady plují na Škuneru pro nemoc jen 3. Věkové složení: 11–15 šest, 16–18 pět, 18+ jeden.

POČASÍ

Po celou dobu plavby každý den pršelo, až na čtyři dny. Buď to delší déšť nebo několik přeháněk. Teplota se většinou pohybovala mezi 16–18 °C. Pokud se mraky roztrhaly a vysvitlo slunce, dostala se teplota občas přes 25°C. Do Rožmberka, to je do 5.7. foukal západní vítr, což bylo výhodné pro plavbu přes Lipno. Bohužel od té doby to byl vítr severní nebo severozápadní a po zbytek plavby pod plachtami se tak muselo křížovat na vítr nebo obtížně plout proti větru na pádla.

PLAVBA

Horní tok

čtvrtek 29. 6. – přeprava lodí a mužstva do Lenory (výše byla Vltava nesjízdná)

pátek 30. 6. – Boubínský prales, návrat vlakem přes Kubovu huť

sobota 1. 7. – plavba z ústí Řasnice (394,3) do Nové Pece 31km

neděle 2. 7. – výprava směr Plešné jezero – Trojmezí – Nové údolí, návrat vlakem

pondělí 3. 7. – plavba pod plachtama do Frymburku 26km

úterý 4. 7. – plavba pod plachtama do Lipna 7km, převoz lodí do Vyššího Brodu, výprava Čertova stěna

středa 5. 7. – prohlídka kláštera ve Vyším Brodě, plavba za Rožmberk 12km, prohlídka hradu

čtvrtek 6. 7. – plavba za Český Krumlov 26km, prohlídka hradu a města

pátek 7. 7. – plavba na Dívčí Kámen 22km, prohlídka kláštera Zlatá Koruna

sobota 8. 7. – výprava Klet', plavba 6km

neděle 9. 7. – plavba do Hluboké n.V. 25km, prohlídka zámku

pondělí 10. 7. – prohlídka Budějovic

V těchto místech končí horní tok. Poslední zbytky sportovních plavidel (kanoe, kajaky) končí plavbu v Českých Budějovicích. Problémem je přenášení jezů v Českých Budějovicích. Trilčův jez má dlouhé přenášení, Jiráskův jez má navíc dlouhou navigaci. Kanoe se dají snad spustit po schůdkách po otevření branky v zábradlí. Pramice však ne! Lépe sešoupnout v suché šlajsně po zdrhlech.

Na horním toku se skoro nevyskytují rybáři a domorodci jsou zcela přivyklí sportovní plavbě. Množství občerstvovacích stanic všeho druhu se vyskytuje podél celého horního toku. Řeka příjemně teče, časté jsou zábavné peřejky a peřeje.

Střední tok

úterý 11. 7. – kombinovaná plavba do Jaroslavice 14 km
středa 12. 7. – kombinovaná plavba k ústí Lužnice 11 km, přes hráz Hněvkovické přehrady lodě převezeny za traktůrkem na sekání trávy zaměstnanci hráze, prohlídka Týna nad Vltavou.

čtvrtek 13. 7. – pod plachtami na přehradu Orlík 15 km, proplutí zdymadla v Kořensku

pátek 14. 7. – kombinovaná plavba, Schwarzenberská hrobka, tábor příbramských skautů 31 km, prohlídka Zvíkova

sobota 15. 7. – plavba pod plachtama k táboru Flintova oddílu budějovických skautů 3 km, prohlídka zámku a obory Orlík

neděle 16. 7. – kombinovaná plavba ke hrázi Kamýka 18 km, přes Orlík lodě převezeny výtahem, zastávka u pražských vodních skautů

pondělí 17. 7. – kombinovaná plavba do Nové Živohoště 23 km, proplutí zdymadlem Kamýk

úterý 18. 7. – kombinovaná a noční plavba ke hrázi Štěchovické 22 km, Slapská přehrada převezena na ručním vozíku (3 pramice převáženy 5 hodin)

pokračování na str. 18

Pod obtížně překročitelnou hrází Slapské přehrady končí střední tok Vltavy, charakteristický přehradními jezery. Nejčastějšími plavidly jsou jachty a rybářské veslice. Hněvkovice, Kořensko a Kamýk jsou rájem rybářů. Orlík a Slapy patří jachtařům. Od Týna po hráz Orlíku funguje přeprava turistů výletními parníčky. Další linky jsou na Slapech a Kamýku. Občas hrozí nebezpečí zalití lodí od jejich vln.

Problematické místa pro plavbu jsou přehrady bez prostředků nebo zařízení pro přepravu lodí přes hráz. Jsou to Hněvkovice a zvláště Slapy, které jsou zcela zoufalé. Na těchto přehradách bylo zakázáno používání motorů. Nyní je změna a motory je možno použít při zaplouvání do kotvišť, vyznačeno značkami. Občas to vede k tomu, že lodě doplouvají večer nebo bez větru i mimo tyto zátoky. Lodě říční policie nebo Povodí Vltavy nebyly pozorovány.

Dolní tok

středa 19. 7. – kombinovaná plavba do Prahy 24km, Štěchovice, Vrané propluty zdymadlem, Modřany šlajsnou

čtvrtek 20. 7. – kombinovaná plavba do Roztok 22 km, prohlídka Prahy a Pražského hradu, Smíchov, Štvanice, Podbaba propluty zdymadlem

pátek 21. 7. – kombinovaná plavba do Mělníka 38 km, Roztoky, Dolánky, Miřejovice, Hořín propluty zdymadlem, večerní a noční prohlídka Mělníka

sobota 22. 7. – prohlídka Mělníka a odjezd směr Ostrava

neděle 23. 7. – dojezd do Ostravy v časných ranně nočních hodinách

Na dolním toku je povolena plavba na motor a tím je dána charakteristika celého úseku. Největší lodní provoz je v samotné Praze, kde křižují výletní parníčky. Od Prahy směrem k Mělníku je však provoz minimální. Na vodě byly pouze čtyři remorkéry s tlačnými čluny, dva motorové čluny a dvě jachty. Přestože provoz není právě velký nebo právě proto, jsou obsluhy zdymadel velmi příjemné a ochotné. Pro dolní tok je velkou výhodou mít alespoň závěsný motor, pokud musíte plout proti větru. Křižování proti větru je možné, ale hrozně zpomaluje plavbu.

ZÁVĚR

Vltavská vodní cesta nemá charakter ucelené a promyšlené vodní cesty ani pro jeden typ plavidla. Není to ani sportovní řeka s rychle tekoucí vodou

a přírodními překážkami, není to ani soustava propojených jezer vhodných pro jachting a není to ani dopravní tepna pro nákladní nebo osobní motorovou plavbu. A ani ti rybáři si nepřijdou všude na své.

Přírodním podmínkám a sportovní plavbě bylo odzvoněno postavením vltavské kaskády. Tato má ovšem závažné chyby právě ve své nespojitosti. Není možno nekomplikovaně proplout od ústí až do posledního kousku vzdutí poslední přehradou. A to přesto, že na sebe navazují. Stejně problémy vyplývají i pro motorovou plavbu.

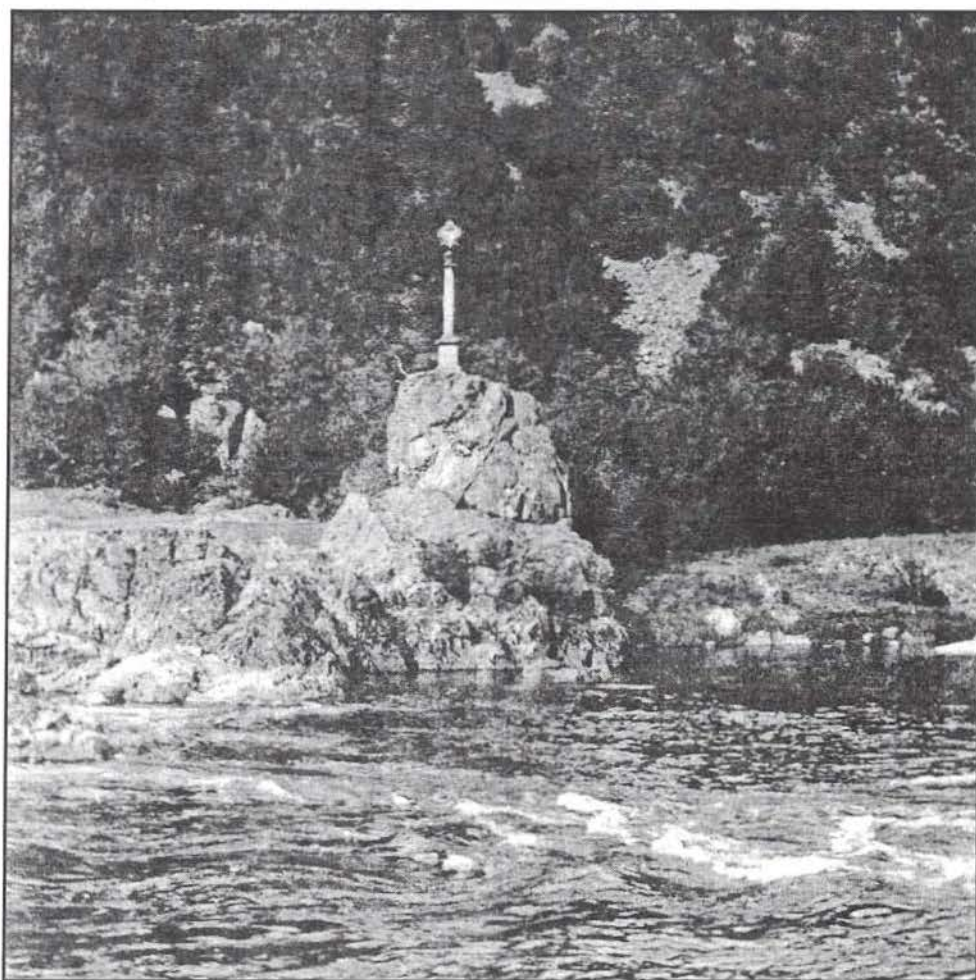
Optimální plavidlo pro takovou plavbu, pokud nechcete důsledně pádlovat jeví se pramice. Na této je možno pádlovat, přidat plachty i motor nebo přespat (což je důležité v podmínkách nejen horního toku, ne všude je možno tábořit pod stany). A přitom, v případě potřeby je možno pramici přenést ručně. To vše pouze v případě plavby po celém splavném toku. Pokud zvolíte pouze jednotlivý úsek, najdou se plavidla mnohem výhodnější.

SUMÁŘ

Celková délka uplutého toku 394 km. Počet dnů plavby 19. Nejmenší uplutý denní úsek 3 km, nejdelší 38 km. Denní průměr 21 km. Celkový počet dnů akce 25.

Efendi

Fotografie hořejšího slapu se skálou Sedlo a Ferdinandovým sloupem z konce 19. století



Výsledková listina závodu Napříč Prahou přes tři jezy 2000

poř.	st.č.	odd.	místo	čas
Třídová pramice P550 dorostenci				
1	16	2.	Mimoň	0:39:24,6
2	43		Vysoké Mýto	0:41:04,0
3	53	7.	Pardubice	0:42:08,3
4	12	8.	Ml. Boleslav	0:42:41,2
5	61	8.	Ostrava	0:43:24,1
6	5	14.	Jilemnice	0:44:10,0
7	60	23.	Praha	0:56:11,3
Třídová pramice P550 dorostenky				
1	23	92.	Plzeň	0:45:22,7
2	28	4.	Jablonec n. N.	0:45:56,7
3	3	413.	Opařany	0:46:24,5
4	51	17.	Pardubice	0:46:29,2
5	39	4.	Praha 3	0:48:38,3
6	44	10.	Liberec	0:50:26,5
7	32	96.	Plzeň	0:50:45,0
8	59	23.	Praha	1:01:07,6
Třídová pramice P550 žáci				
1	2	313.	Opařany	0:42:38,0
2	11	8.	Ml. Boleslav	0:43:19,7
3	6	14.	Jilemnice	0:43:58,5
4	17	2.	Mimoň	0:44:18,5
5	24	92.	Plzeň	0:44:21,7
6	56	5.	Havlíčkův Brod	0:44:29,8
7	35	4.	Praha 3	0:44:37,9
8	18	2.	Mimoň	0:45:01,6
9	47	28.	Ostrava	0:45:17,5
10	45	10.	Liberec	0:45:22,0
11	15	30.	Liberec	0:45:39,7
12	14	31.	Liberec	0:45:55,9
13	58	8.	Liběchov	0:45:57,9
14	7	14.	Jilemnice	0:47:05,0
15	21	1.	N. Město n.Met.	0:47:08,5
16	30	96.	Plzeň	0:47:29,5
17	37	4.	Praha 3	0:47:43,5
18	46	28.	Ostrava	0:48:22,5
Třídová pramice P550 žákyně				
1	9	2.	N. Město n.Met.	0:45:05,4
2	38	4.	Praha 3	0:47:03,3
3	27	4.	Jablonec n. N.	0:47:56,1
4	31	96.	Plzeň	0:48:11,1
5	19	3.	Mimoň	0:48:29,0
6	8	6.	Kolín	0:49:23,5
7	25	92.	Plzeň	0:50:34,3
8	13	33.	Praha 7	0:51:45,2

poř.	st.č.	odd.	místo	čas
Libovolná pramice do 530 cm žáci				
1	1	32.	Liberec	0:47:03,9
2	34	4.	Praha 3	0:48:01,6
3	49		Brandýs n. L.	0:48:06,8
4	55	3.	Poděbrady	0:49:17,0
5	29	4.	Jablonec n. N.	0:50:02,7
6	36	4.	Praha 3	0:55:21,9
7	33	4.	Praha 3	0:55:45,5
Libovolná pramice do 530 cm žákyně				
1	4	413.	Opařany	0:55:16,1
2	40	4.	Praha 3	0:58:19,5
3	48		Brandýs n. L.	0:58:52,7
Rychlostní pramice dorostenci				
1	57	22.	Kolín	0:41:30,9
2	52	12.+17	Pardubice	0:46:04,7
3	54	7.	Pardubice	0:47:52,6
4	50	17.	Pardubice	0:50:54,6
Rychlostní pramice žáci				
1	42		Vysoké Mýto	0:41:42,0
2	22	1.	N. Město n.Met.	0:41:45,3
3	20	1.	N. Město n.Met.	0:45:51,2
4	41		Vysoké Mýto	0:46:47,8
5	26	92.	Plzeň	0:47:24,1
6	10	2.	N. Město n.Met.	0:50:20,0
Open				
1	90		Kolín	0:38:41,0
2	151	4.	Jablonec n. N.	0:40:48,7
3	157	30.	Liberec	0:42:33,9
4	89	8.	Kolín	0:44:26,8
5	155	913.	Opařany	0:45:50,1
6	93	8.	Ostrava	0:46:42,2
7	161		Liberec	0:46:55,8
8	160	5.	Ostrava	0:46:58,0
9	72	138.	Praha	0:53:21,3
10	76	138.	Praha	0:54:01,9
11	64		Liberec	0:54:24,0
12	159	16.	Praha 3	0:56:05,9
13	91		Bohušovice	0:56:55,9
14	66		Praha	0:58:58,2
15	67		Praha	0:59:13,0
16	92		Brandýs n. L.	0:59:53,1
17	88	138.	Praha	1:00:06,5
18	158	6.	Neratovice	1:00:12,3
19	87	138.	Praha	1:06:20,3

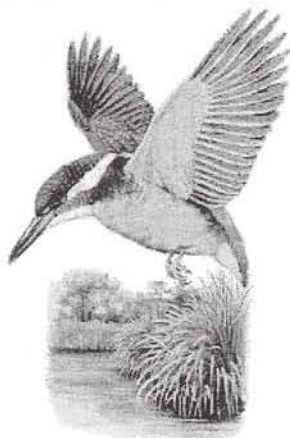


HKVS hlásí:

LEDŇÁČCI

Dostali jsme dopis do redakce a žádáme všechny, aby p. Šmádlovi pomohli v jeho zálibě:

Obracím se na Vás všechny, kteří máte rádi přírodu, hlavně kolem vody. Sháním vše co souvisí s Ledňáčkem říčním – *Alcedo atthis*, kde se vyskytuje, kde byl viděn přelétat, který oddíl či přístav nebo jednotlivec nese jeho název. Kdo z Vás má něco, kde je vyobrazen, kde je o něm psáno a pod., zda to můžete postrádat. Rád bych svoji sbírku, která má již 7.700 ks o další rozmnožil. Najde-li se někdo, kdo se tím též zabývá, rád mu poradím. Napište mi všichni, kdo o tom něco víte, nebo by jste chtěli vědět víc. Odpovím všem. **Jan ŠMÁDL, Horní Kozolupy č. 15, 349 52 Konst.Lázně, okres Tachov**



ZÁPIS ZE ZASEDÁNÍ HKVS Z 21. 9. 2000 V PRAZE

Přítomni: Vezír, Pišta, Pavel, Jack, Mikrob, Amateur, Banán

1. Seminář WAGGGS – o hlavních liniích a nových metodách ve vzdělávání činovnic. Koná se ve dnech 20.–22. října 2000 v Nymburce. HKVS doporučuje M. Baboová.

2. Byl projednán návrh nájemní smlouvy na loď HKVS, která je dána do správy Ostravě (br.Sten).

3. Sraz K+K se koná ve Vysoké Mýtě – v internátu ISŠT je zajištěno ubytování a 3× denně strava (drobné občerstvení ve vlastní režii zajistíme)

Program:

a) Seminář – metodika vodáckých odborek, základní prvky záchrany na vodě + teorie, zdravot. pratika, metodika nácviku

b) Katamarán

c) Australan – účastník Olympiády Sydney (rozhodčí)

d) Schůze kapitanátu SHP: – zpráva o činnosti za rok 99/00 včetně hospodaření – volba nového kapitanátu SHP (v sobotu)

e) Organizační řád – projednání

f) Vzdělávání činovníků a činovnic – admirální plavby, ČLKVS, LŠ

g) Sněm

4. Návrh konání závodu Napříč Prahou přes tři jezy v roce 2001: 29.–30. 9. 2001

5. ČLKVS Žerčice 17.–26. 8. 2001

6. Řády a medaile vodních skautů informace

7. Oficiální vlajka HKVS byla schválena

8. **Tři jezy 2000** – projednání výsledků a problémů.

Komise pro závody (Děda a Sam) vypracuje efektivní způsob přejímky lodí a výzbroje (vlnolamy chyběly u mnoha lodí), Pardubice nepřivezly dva poháry z roku 98 a jeden z roku 99

Jak odpovíš na výzvu:

7 vlků a tisícovky

Na této desetidenní průkopnické akci bude každý v drsném prostředí Jizerských hor postaven tváří v tvář sedmi šelmám, které dřímají v každém z nás. Jejich tradiční jména znáte. Jsou to:

Pýcha, Hněv, Závist, ...

Na starých jizerskohorských cestách budeš pod olověným nebem putovat, rvát se sám se sebou a večer u táborových ohňů budeš přemýšlet, jak překonat kruh vlčích očí, který se kolem tebe bude svírat blíž a blíž...

Motto celé akce zní:

„Snáze zkrotíš vlka nežli sám sebe!“

Z DALŠÍHO PROGRAMU PROZRADÍME:

- zahraješ si týdenní „Gymovku“ s celodenním vyvrcholením (nech se překvapit)
- budeš mít možnost vyběhnout na všechny jizerské tisícovky včetně polských
- vykonáš dobrý skutek pro Jizerské hory
- setkáš se s karpatským poutníkem, Mílou Nevrlým
- zájemci se naučí písně horských plání

Termín: 20.–29. července 2001

Oblast: Jizerské hory

Ubytování: chatová osada Světlo v Bílém Potoce

Vstupní podmínky: dovršený věk alespoň 15 let a dobrá fyzická (běžnou zátěží bude vícedenní pobyt v Jizerských horách včetně bivakování a přežití v přírodě – bez ohledu na počasí)

Počet účastníků: maximálně 91

Počet náhradníků: 10 (dáme Ti vědět do konce dubna)

Cena akce: 900 Kč, z toho 400 Kč nevratná záloha při přihlášení

Kde sehnat peníze: zkus oslovit vlastní středisko či ORJ

Pořádá: středisko Tanvald, okres Jablonec n. N. jako projekt „Mušky 2000“

Kontaktní adresa na přihlášky:

Zdeněk Linka-Křeček tel.domů: 0428-39 65 30

Vnitřní 568 (po 19. hodině)

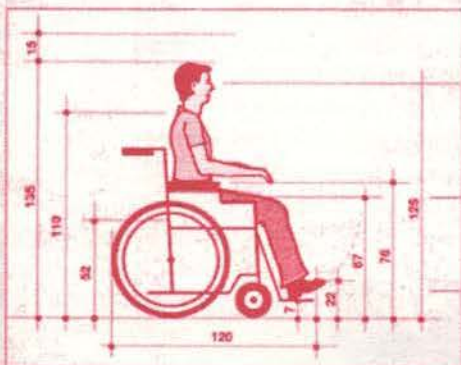
468 41 Tanvald e-mail: zdenek.linka@volny.cz

UZÁVĚRKA PŘIHLÁŠEK:

Únor 2001 (pozor – účast si zajistí pouze prvních 91 přihlášených!).

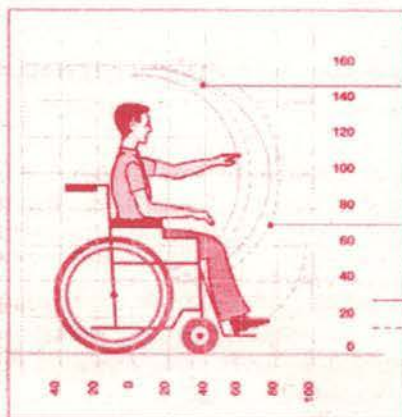


Jak má vypadat...



Rozměry člověka na vozíku, ze kterých vychází propočty architektonických požadavků pro bezbariérové stavby:

1. Výška očí: 125 cm
2. Výška područek (opěradel) 76 cm
3. Výška kolien 67 cm
4. Výška podpěry pod nohy 22 cm
5. Rozměr vozíku 120 x 80 cm



Jak vysoko a hluboko dosáhne člověk na vozíku:

A) DO VÝŠKY 150 CM

Například ve výtahu by měly být ovladače umístěny vedle sebe, a nikoliv nad sebou, a maximálně ve výšce 150 cm, doporučená výška 90-130 cm
Věšák ve výšce 120 cm

Splachovadlo 1 m

Telefon v budce 1 m

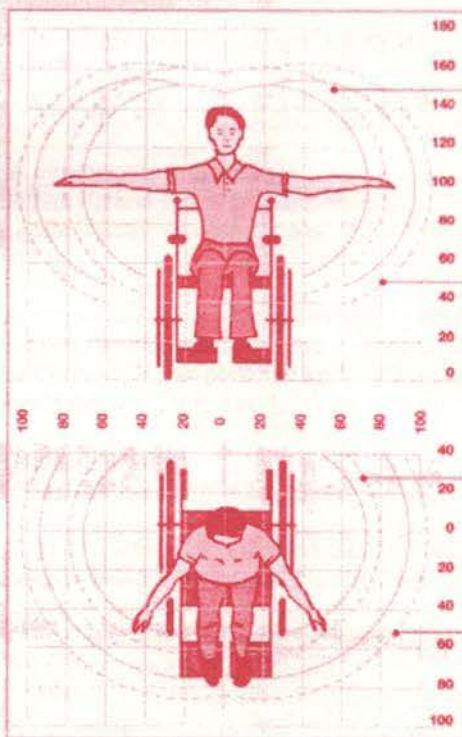
B) DO HLOUBKY 50 CM

Hloubka skříní šatních i kuchyňských maximálně 50 cm
šířka umývadla nemá přesáhnout 50 cm, doporučeno 30-40 cm

...bezbariérový dům

Kam dosáhne člověk na vozíku do strany:

- Výška zábradlí 75 cm
- Madla na dveřích ve výšce 90 cm
- Baterie ve sprše ve výšce 1 m
- Klika na okně 90-120 cm



Rozměry prostorů pro pohyb vozíčkáře:

Pro otočku bez popojetí průměr 150 cm

Minimální prostor

pro otočení :

o 90 st. - 150 x 180 cm

o 180 st. - 180 x 190 cm

o 360 st. - 210 x 210 cm

Šířka záchodu

190 x 190 cm

Telefonní kabiny

110 x 140 cm

Garáže 350 x 600 cm

Sprchy 160 x 160 cm

Koupelna s vanou

190 x 190 cm

Šířka chodby pro jeden vozík - 120 cm

Setkání: chodící člověk -

člověk na vozíku - 150 cm

Míjení dvou lidí

na vozících - 180 cm

Šířka dveří

- minimálně 85 cm

Dveře musí být zavěšeny

na volném pantu, aby se

daly otevírat vždy ve

směru jízdy

Kapitánská pošta č. __ – 2000/2001

Informační zpravodaj vodních skautů a skautek. Vydává HKVS vlastním nákladem jen pro vnitřní potřebu. Pro tento ročník byl na stránkách použit rámeček od br. Cipajse, kapitána 2. oddílu VS v Mimoní.

Příspěvky zasílejte na adresu:

- Ing. Zdeněk Hájek, Štěpánská 16, 110 00 Praha 1 (diskety s texty + papírové předlohy, obrázky).
- E-mail: cesak@volny.cz (jen texty – soubory ve formátu *.TXT)

Sazba a tisk: Tiskárna Ralsko, s. r. o., Mimoň, Malá ul. 168/III, PSČ 471 24, tel./zázn./fax: 0425/862 704