

19-0

HLAVNÍ KAPITÁNÁT VODNÍCH SKAUTŮ



Kapitánská pošta

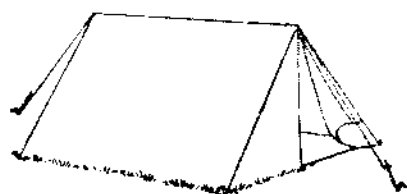
Ročník: **1**

Číslo: **31-32**

Technicky dokonalou
výzbroj dodá



Skauting



Praha II., Vodičkova ul. 30

Telefon 374-23 • Pošt. spoř. 51.111

SPORT

RATH

PRAHA

Příkopy 23

Tel. 222-26

Průkopník vodáckého sportu

*Vím co mládež potřebuje
a starám se o dovoz hodnotného zboží*

Vlastní vzorné sportoviště, Rathův ranč, Luka Medník
V chatě připraveno vše pro opravu ka-
jaků, kanoí, rezervní pádla, šňůry a t. d.
Místo pro stany, stanice kanoistů na Sázavě

*Dřevořezby a totemy
zhotovuji na objednávku*

Sleduj výklady - vždy něco nového!

V Praze 31. května 1946.

POKROK NENÍ JEN OTÁZKOU ČASU.

"Začátek vodního skautingu byl dán založením Prvního oddílu skautského při Českém Yacht Klubu v únoru 1918, As o rok později vznikl z tohoto oddílu první vodní oddíl; dalšími, kteří se přihlásili ku provádění vodního programu byl III. oddíl pražských Skautů. Tehdy za součinnosti ještě několika starších skautů založen prozatímně, co středisko tohoto oboru skautského "Hlavní stan" vodních skautů. Po vytvoření Svazu byly oddíly vodních skautů prvními mezi přihlášenými se členy Svazu.." Tak promlouvá profesor Ludvík Šírek, kapitán HSVS v předmluvě k sešitku o 22 stránkách "Vodní skauting", vydaném v březnu 1921. Abychom byli v tom nikoliv bezvýznamném vzpomínání úplní, dodáme ještě, že tato první vodácká publikace obsahovala tyto zajímavé kapitoly: Vylíčení života skautova, vypsánoho jedním z nich, Vodní skaut, Ustanovení a pravidla Vodních skautů, Svaz Skautů RČS, Pracovní tabule vodních skautů, Soupis lodí a lodní výzbroj a Návrh stavby kanoe.

Tuto skutečnost připomínáme nejen proto, že občasné vzpomínání v bystrém proudu času působí blahodárně na srdce dlouhou a obětavou prací znavené, ale někdy také proto, abychom se zamysleli nad tím, jak málo jsme udělali a jak čas sám o sobě není pokrokem. A je opravdu málo junáckých oborů, kde by bylo vykonáno tak málo a kde bychom byli tolik závislí na cizích vzorech jako ve vodácké výchově.

Vedlo by nás deluka, kdybychom sledovali příčiny tohoto nepříliš radostného vývoje za těch uplynulých 26 let junáckého života na vodě. Průkopníci vodního skautingu u nás trpěli po dlouhou dobu počtem méněcennosti, když se srovnávali naše malé řeky se sladkovodní náplní a s bohatými veslařskými kluby, s teorií a praxí jiných národů, jimž osud dopřál moře, s poměrně vyvinutou tradicí a upravujícími svou činnost vysokými mezinárodními řádů. Podobný ne vždy žádoucí poměr měli vodní skauti ke skautům pozemním, kteří je převyšovali jak nesrovnatelným počtem, tak i lepší kvalitou práce. Byly to spíše hloučky nadšených chlapců než řádné oddíly vodních skautů, jak je známe z příruček i z vypravování o jejich životě a výcviku v Anglii, v Americe nebo v Polsku. A tak se stávalo že rychle zanikly a pomalu vznikaly a hlavně se těžko udržovaly v sousedství lépe vybavených a zaběhaných veslařů a kanoistů. Těžko bychom mohli opomenout zásluhy br. Jaroslava Nováka o udržení a prohloubení skautského vodáctví u nás. Jeho zásluhou vychází příručka Vodní skauting, která, i když nese všechny stopy průkopnického žinu, přece už zachycuje určitý stupeň teorie i výcviku na vodě. Nicméně v roce 1938 jsme tu už měli několik vodních oddílů, které už močně zapustily kořeny do břehů Vltavy a Labe, Moravy a dokonce i Dunaje. Několik výletů vodních skautů po moři, účast vodáku na světovém jamboree v Holandsku v r. 1937, kniha "Kapitán Dračka" i jiné ještě skutečnosti připravily půdu pro mohutný dnešní rozmach vodáckého hnutí.

Přiznáme si, že náš vývoj poněkud předběhl, množství jde před kvalitou, což mnohé z nás naplňuje hlubokými starostmi. Ale utěšme se tím, že nejsme docela bez prostředků. Existence Kapitánské pošty, revoluční nápad br. Ing. Špatného, i letošní první opravdu odborné vodácké školení ukazují, že jsme na správné cestě k výstavbě svébytného vodáckého skautingu československého. Jeme teprve na počátku. A bude tedy nutno, aby každý z nás zvýšeným úsilím o sebevzdělání i výchovu druhých pomáhal klásti široké a hluboké základy vodáctví u nás. Vodáctví, které přímo a přesně navazuje na junáckou výchovu. A je pro nás radostnou skutečností, že se v této odpovědné práci můžeme opřít o junácké vodácké pracovníky i o zástupce ^{mladých} vzdělaných a snaživých vedoucích, kteří jsou především povoláni k tomu, aby hledali a našli nové formy pracovní náplně vodáckých oddílů i nové jejich zdůvodnění, mající pevný základ v pokroku celého junáckého snažení stejně jako v pokročilé technice vodních cvičení.

Toto málo se bude dařit jen v ovzduší nejbližší spolupráce všech odpovědných vodáckých činovníků. Přírodním výrazem této spolupráce bude především Kapitánská pošta, jejíž úkolem je nejen vyhledávat usnesení ústředí a přinášet práce ústředních pracovníků, ale také být společným mluvčím a poradcem všem vodáckým činovníkům v jejich mnohotvárné denní oddílové činnosti na vodě, v klubovně i v přírodě.

Nechť tedy Kapitánská pošta, nabývající tímto číslem poněkud závažnějšího zaměření, plní své poslání k společenosti a k poučení všech, jimž mužná výchova vodácká je smyslem jejich volných chvil.

Dr. Karel Průcha

Dr. Ota Dubský, ČLŠ.

JUNÁCTVÍ NA VODĚ.

Tento článek byl uveřejněn v roce 1940 v Činovníku. Je pro vodácké činovníky tak podnětný, že jej otiskujeme znovu.

Řada nových vodáckých oddílů, vzniklých v poslední době v různých českých a moravských městech, svědčí o mimořádném zájmu, kterému se vodní junáctví těší. Nehodu zkoumati příčinu, proč se vodáctví, dříve dosti opomíjené, a nedostatečně využité, náhle šíří, chtěl bych se spíše zmíniti o jeho účelu a náplni a dát novým kapitánům podnět k přemýšlení, jak vodáctví provádět.

Každý, kdo pracuje na vzniku nového vodního oddílu, je průkopníkem, který si musí najít svou vlastní cestu a nemá v začátcích o se opřít. Naše vlastní vodácká literatura je žalostně nepatrná, zakládá se z několika stránek v Základech, z výborné jinak, avšak rozsahem neuspokojiví příručky Skouting na vodě a z návo- du k několika hrám na vodě a ve vodě obsaženého v 555 hrách. Cizí, zejména americká literatura, je jednak dra- há, jednak přístupná jen dobrým znalcům jazyka, v němž je sepsána, jednak určena pro poměry od našich naprosto odlišné. Podmínky a ráz našeho vodáctví se liší od cizího "skautingu na moři", a není možné prosté přejímání ci- zích vzorů. Potřebovali bychom rozsáhlou vodáckou příručku, v níž bych hlavní důraz kladl na metodiku vodního výcviku, potřebovali bychom vodáckou Lesní školu, více styků jednotlivých vodáckých pracovníků, více článků z vodácké praxe a hlavně, aby bratr Novák měl více času a mohl své poznatky a zkušenosti, jichž nabyl během své vodácké činnosti, zpracovati písemně.

Byl bych rád, kdyby můj článek byl prvním příspěvkem k vyplnění mezery a dal podnět k intenzivnější práci na budování vodního junáctví. Uvědomuje si každý kapitán vodního oddílu správně podstatu vodního junáctví? Přiznám se, že já v době, kdy jsem přetvořoval oddíl na vodní, jsem neměl jasné představy o poslání a vnitřní náplni vodáctví. Pracoval jsem tak, jak pracuje ještě dnes řada nových činovníků - vodáků. Líbil se mi program a pracovní ruch vodní pětky, jejíž členění jsem pozoroval z Jiráskova mostu. Život na vodě měl pro mne dlouholet. jun. pracovníka, kouzlo novosti a tak vznikal nový vodácký oddíl. K mému uvědomení o cíli vodního junáctví dala podnět rozmluva s otcem chlapece z mého oddílu. To již jsem měl za sebou dva roky vodácké praxe a mohl jsem při uvažování, jak zodpovědět jeho dotaz, využít svých zkušeností.

Otázka onoho zvědavého otce zněla: "Prosím vás, vysvětlíte mi, jaký je rozdíl mezi vodním a pozemním junáctvím?" A odůvodňoval svá slova takto: "Můj kluk mi totiž na tuto otázku neumí odpovědět. Jonem mi vypra- vuje, jak je to u vodáků krásné, práci na vodě že jest zajímavá a jest nadšen. Že prý jezdíte po vodě, nu, to konečně, když já jsem byl junákem, bylo to brzo po válce, bylo zvykem v našem oddíle, že jsme z tábora jezdi- li po lodích a nebyli jsme vodáky. Jinak provádíte junácký program jako jiné oddíly a tak jediná rozdíl bych spatřoval v odlišném kroji. A to nevím, stačí-li k existenci vodního junáctví."

Debatou, v níž jsme probrali vodáctví, po všech stránkách, vyložili jsme si své názory a při ní jsem si uvědomil, jak vodáctví vypadá.

Vodní junáctví je podle mého názoru tvořeno třemi složkami: jsou to:

1. Junáctví,
2. vodní sporty s doplňujícími sporty,
3. vodní junáctví v užším slove smyslu.

Rozvedme si tyto jednotlivé body a dojdeme k těmto výsledkům:

J u n á c t v í :

Provádíme s chlapečci dokonalý junácký výcvik jako v suchozemských oddílech, vodák musí být dokonalý jak na vodě, tak na zemi. Výcvik musí být intenzivnější, protože mu nemůžeme věnovat tolik času, jako v oddílech řadových. Výcvik provádíme hlavně v zimě, brzy na jaře a v pozdním podzimu, kdy již nebo ještě je pro nás voda zavřená. Hlavně nám chybí letní a jarní naděle, kdy jsme na vodě a nemůžeme určité body junáckého programu buď vůbec nebo jen těžko provádět. Rovněž na táboře junácké praxe není jediným programem. Na vodních výletech chlapece důkladně vycvičíme v táboření, vaření a signalisování.

Nezapomeneme na mravní výchovu jednotlivce v rámci kolektivního života oddílu, která je usnadněna bližším a bratrštějším soužitím chlapečci, vyvolaným zvláštními podmínkami vlastního vodního junáctví /společní námaha a prožití nebezpečí na vodě, odkázanost jedince na mužstvo a mužstva na jedince, náladové večery na břehu řeky, jízda krásnou a neustále se měnící přírodou a tp./

Ideálním byl by vzhledem k uvedenému stav, kdy k vodákům by bylo možno přijímati chlapece starší, prošlé již junáckým výcvikem v řadovém oddíle. Za dnešních poměrů, kdy do vodáckých oddílů vstupují mladí nováčkové, je nutno při jejich výcviku užití jiných metod a pracovati co nejracionálněji, abychom vyrovnali časový handicap proti řadovému junáctví.

Vodní a doplňující sporty.

Vodní junáctví první a dodnes jediné provádí s mládeží vodní turistiku, otevřelo jí české řeky a nejbližší moře. Pádlování, cesta v dešti, větru, přemáhání mimořádných vodních stavů /vyschlé řeky a pod./, překonávání nejrůznějších přírodních překážek, jež musí vodák zmoci, chce-li dospět k svému cíli, zoceluje mladě a dělá z ní opravdové, větrem ošlehané lodičky. Z toho ovšem naopak plyne, že k vodním junákům lze přijmouti jen chlápce opravdu zdravé, nechceme-li ohroziti jejich život.

Vodní výlety nám zabírají všechny neděle a svátky na jaře, v létě a v časném podzimu. Korunou celého roku je cesta po vodě z prázdninového tábora, trvající déle než týden, která je vyvrcholením táborového života.

Starší chlápce připravujeme k závodnímu vodáctví tím, že pořádáme závody vodních junáků a účastníme se i klubových závodů. K tomu jsou nejvhodnější závody pravic, pořádané sportovními kluby, na nichž se naši chlápce nejlépe ostřílejí ve sportovní činnosti. Máme stále na paměti, že závodem vychováváme; závodění není pro nás cílem, jako ve sportovních klubech, nesrovnáváme výsledky našich chlápce s výsledky klubových závodníků, kteří jsou speciálně jen pro závod připravováni, sezóně bychom sebevědomí a sebevěru chlápce. Nevychováváme sportovní zázraky, nýbrž povšechně zdravé mladé muže.

Kdo chce jezdit po vodě, musí dobře plavat. Využijeme k plaveckému vývoju každé příležitosti. V Praze vyplníme nedělní a podzimní dopoledna plaveckým tréninkem v zimní plovárně, na venkově budeme s chlápce plavat na jaře a v létě a neovzme nás nikdy na vodní výlet chlápce, který nemůže nebo neumí plavat. To je naše povinnost k onomu chlápce, k nám samým a k vodnímu junáctví.

Dobrym plavcem dáme příležitost k změřeni sil v závodech na kratší trati. Vodáctvím se vyvine u chlápce hrudník, ramena, svaly na pažích a na zádech, tedy všechny svaly a šlachy, které u městské mládeže jsou nevyvinuté. Chybí však ovšem nohy, v sezóně málo chodíme. Pravda, vynahradíme to na podzim a na jaře, to však nestačí. Proto hrajeme za výlutech, jak po vodě, tak po suchu s chlápce hry, při nichž se namáhají nohy, břišní svaly, pěstujeme míčové hry, házenou, basketball, volleyball, nevyhýbáme se ani kopané. Všechny tyto sporty odstraňují nebezpečí jednostranného vývinu, které vzniká tím, že chlápce několik hodin sedí a namáhají paže a záda. Provozujeme lehkou atletiku, v zimě lyžařinu, bruslení, hrajeme hokej, nezapomínáme na box.

Dokončení příště.

- 3 -

VODÁCKÝ PROGRAM VÝCVIKOVÝ V ROCE 1946.

Hned na samém počátku nutno zdůrazniti obtíž sestavení rámcového programu výcvikového pro vodní skauty, vzhledem k různorodosti možností prováděti vodní skauting a vzhledem k různosti stupně již dosažených výsledků. Možnosti prováděti vodní skauting jsou dány samotnou povahou řek a zde nutně musíme bráti v úvahu povahu řek v zemi České, Moravské a Slezské, které zásadně mají stejnou strukturu svých toků a proti nim stojí řeky země Slovenské, které svojí strukturou se značně liší od řek země zprvu jmenovaných. Dalším důležitým momentem, který bude nutno mít na zřeteli jsou různé stupně již dosažených výsledků, neboť máme oddíly, které v minulém roce byly založeny, hoši jsou úplně nováčkové jak po stránce skautského tak po stránce vodáckého výcviku a oddíly disponují nedostatečným sborem ne dosti instruovaných a kormidelníků. Oproti nim jsou opět oddíly, které vlastně se pouze obnovily, které po dobu okupace se začlenily do některých vodáckých sportovních klubů a které v důsledku toho mají jádro svých členů ve vodácké technice pokročilých a disponují dostatečným sborem řádně instruovaných vedoucích a kormidelníků.

Ani předválečný vodní skauting neměl po stránce technického výcviku jednotných směrnic a vše záleželo na odborné znalosti toho kterého jednotlivého vůdce oddílu. V důsledku toho nemůžeme počítati s určitou výcvikovou jednotností z doby minulé a přikročujeme proto k vytvoření jednotného výcvikového programu vodáckého pro rok 1946 jako k úplnému novu. Proto snažíme se pro rok 1946 vytvořiti program značně pružný, který si mohou jednotlivé země, oblasti a okresy aplikovati na své speciální poměry. Zemské a obletní bratry kapitány snažně žádáme, aby po bedlivém prostudování a promyšlení tohoto programu doplnili pro své země a oblasti, přihlížejíce na povahu řek a průměrného stupně dosaženého výcviku, vodácký program výcvikový pro rok 1946 vhodnými pokyny.

Všeobecné zásady:

1. Vodní skaut musí v prvé řadě a v každém okamžiku býti skaut. Nezapomínejte, že přídatné jméno "vodní" jest teprve nadstavbou jeho vlastního programu skautského. V důsledku toho vodácký výcvik se nikdy

nesmí dít na úkor výcviku skautského, který budiž vždy vůdčí myšlenkou každého vedoucího. Správný poměr výcviku prvku skautské myšlenky k prvkům výcviku vodáckého musí nalézt vždy sám vůdce oddílu podle současného stavu svého oddílu.

II. Každý vodní skaut musí být bezpodmínečně plavcem. Neplavec nesmí prodělávat vodácký výcvik! Věnujte zvýšenou pozornost důkladné znalosti plavání. Nespokojte se pouze znalostí základního stylu plavání, ovičte a hochy různé styly a prováděním různých vodních her snažte se, aby hoši se cítili ve vodě právě tak jako na zemi.

III. Každý vodní skaut se musí každoročně před začátkem vodního výcviku podrobiti lékařské prohlídce a náleze musí být sdělen vůdci oddílu, který na základě nálezu a posudku lékaře buď povolí normální výcvik neb omezený, buď úplně vodní výcvik zakáže.

IV. Na lodi jest bezpodmínečně nutno dodržovati kázeň, speciálně na lodích s vícečlennou posádkou. U těchto lodí každý lednotlivec dodržující kázeň přispívá k bezpečnosti celého plavidla. Proto dbajte, aby u těchto plavidel byly kázeň a poslušnost posádky veliteli plavidla jednou z dominujících vlastností posádky na první pohled patrnou.

V. Technický výcvik budiž prováděn, kde to vodní poměry jenom trochu dovolí, na pramici, jejíž posádka odpovídá základní jednotce junácké výchovy, to jest družině.

VI. Vlastní technický výcvik.

V oddíle v tomto roce se ovičí technika nasedání a vysedání, start a přistávání, umístění posádky podle tělesné váhy a podle speciálních vlastností /veslovod a kormidelník/, balení zavazadel, umístění zavazadel v lodi, ochrana zavazadel před vodou, pádlování v sedě na klidné vodě, na vodě rychle tekoucí nebo peřejích a při jízdě proti proudu, koničkování lodě proti proudu, píchání bidlem po, proti a přes vodu, projíždění propustí, záchrana převržených lodí, manévrování a využití proudů, záchrana tonoucích a první pomoc, vodní stavby na táboře vodních skautů.

Všechny zde uvedené výcvikové prvky jsou základní pro vodní skauting a na jejich bezvadný nácvik musí zemřít i oblastní kapitáni dohlížeti. Má-li vodní skauting dosáhnouti vysoké úrovně, musí se všem těmto základním výcvikovým prvkům věnovati mnoho pozornosti a mnoho instruktorské práce všech vedoucích. Náležitě osvojení těchto základních prvků učiní z vodního skauta skutečného a pravého vodáka, který si bude ve všech situacích a problémech, které mu kterákoliv řeka přinese, věděti rady a pomoci. Takový vodní skaut svými pohyby, svým jednáním a konáním situací se musí i bez svého typického kroje již na první pohled lišiti od těch tak zvaných "svátečních" vodáků, kteří bohužel tak často se nyní objevují na vodách našich řek.

Všechny kapitány vybízíme, aby vzhledem k pokročilé době si stanovili své detailní pracovní programy technického výcviku, náležitě instruovali instruktory a kormidelníky, provádějící detailní výcvik. Vhodnou pomůckou vám budou theoretické články, vycházející v Kapitánské poště, které se všemi příslušnými činiteli prodobatujte.

Jednotlivým zemím a oblastem doporučujeme, aby podle možnosti před samotným zahájením výcviku provedly pro všechny instruktory krátké, nejvýše dvoudenní instrukční kursy, kde by se opakovala theoretická stránka podle článku v Kapitánské poště a podle této theorie se hlavně probírala praxe na vodě. Jako vedoucí a instruktory těchto kursů berte zkušené skauty-vodáky, kteří skutečně příslušné disciplíny prakticky bezvadně ovládají. Při výběru neďte na oddílovou příslušnost, dbajte na odborné znalosti. Nebudete-li mít ve svém okruhu takových odborníků, pozvete tyto ze sousedních oblastí neb požádejte o jejich vyslání do kursu zemské kapitánský neb hlavní kapitanát. Bude-li to jenom trochu možno, jistě Vám rádi vyhoví.

Časový rozvrh technického výcviku.

Měsíc květen a červen věnujte technice pádlování, nasedání a vysedání, balení, umístění a ochraně zavazadel před vodou, koničkování lodí a píchání bidlem. Koncem června /rozhoduje teplota vody/ nácvik projíždění propustí, záchrana lodí a tonoucích.

Červenec jest měsíc táborů / v letošním roce doporučujeme pouze stálé tábory / a na tábořích věnujte se /rozhoduje opět teplota vody/ plně nácviku plavání, plaveckých vodních her, sjíždění propustí, záchrana lodí a tonoucích, manévrování a využití proudů a provádění vodních staveb.

Další měsíce využijte podle možnosti k zopakování probrané látky a k jejímu přecvičení do nejmenších podrobností.

Činnost závední.

Tuto v letošním roce omezte na míru co nejmenší, ježto příprava závodů porušuje normální pracovní program, kterému letošního roku musí být v zájmu zvýšení úrovně vodního skautingu věnována co největší práce a pozornost. Pro eventuelní závody zachovávejte tyto věkové hranice: kategorie mladší 14 až 16 roků, kategorie starší 16 až 18 roků a kategorie přes 18 roků. Pro posouzení věku je směrodatný 1. leden letošního roku. Závody hladké lze vypisovati pro první dvě kategorie pouze na trati 600 m, pro třetí kategorii na trati 1.000 m. Závody překážkové a turistické vypisujte vždy s náležitým ohledem na věk startujících a v závodech podle možnosti umísťujte nucené přestávky, vyplněné určitými úkoly /stavba stanů, mapování, měření, odhady, signalisování a pod./, které se budouj. Snažte se vytvořiti druh vodáckých závodů, vyplněný prvky vodácké výchovy, v kterých závoděch není rozhodujícím činitelem čas, nýbrž body za splnění určitých v závodech daných úkolů.

Veškeré veřejné závody, to jest přípustné pro více oddílů, schválně resp. povoluje Hlavní kapitánát od kterého musí býti vyžádáno schválení pořádku závodů nejméně 14 dní před závodem. Ve vyžádání schválení musí býti připojeny proposice závodů s detailním popisem závodní tratě a závodu samého.

Tento rámcový program bude se snad někomu zdáti příliš chudý a někomu příliš bohatý, nezapomeňte však, že byl sestaven na základě průměrného stavu výcviku oddílů. Letošní rok má býti věnován ^{zvýšení} úrovni základů vodácké techniky. Teprve až vodní skauting si tyto základní prvky náležitě osvojí a až budou zvládnuty materiální obtíže, půjdeme dále. Břemeno letošního roku leží na drobné a individuální práci kapitánů oddílů a kormidelníků. Pomůžeme jim hodně v letošním roce poprvé provedenou Osbornou Lesní školou.

Všem kapitánům a kormidelníkům přeje mnoho zdraví v jejich činnosti.

Štok,
technický vedoucí

Ing. Eduard Špatný,
hlavní kapitán v. r.

- : -

KROJE, VLAJKY A ODZNAKY VODNÍCH SKAUTŮ.

Schválené na poradách Československého Junáka v Bratislavě v březnu 1946.

Kroj vodních skautů.

Činovnícký:

Ovišný kroj. Košile tmavomodrá s narameníky /rozepínací vzor/
Kalhoty krátké, stříbrošedé - manchestrová
Čepice - lodička, tmavomodrá /americký vzor/
Světlemodrý šátek s turbanem /šátek se váže na límec košile/
Tmavomodré punčochy - podkolenky
Černé polobotky
Opasek bílý popruhový se sponou Junáka.

Zimní slavn. Dvouřadové modré /tmavě/ sako se 4 zlatými knoflíky /bez malé kapsičky/
Kalhoty tmavomodré dlouhé se 2 předními a 2 zadními kapsami
Tmavomodrá čepice /brigádýrka/ se štítkem a lakovým páskem a odznakem vodních skautů /kovovým/
Bílá košile s černou vázankou
Černé polobotky
Tmavomodré ponožky
Tmavé kožené rukavice /do společnosti bílé/

Letní slavn. Dvouřadové tmavomodré sako se 4 zlatými knoflíky /bez malé kapsičky/
Kalhoty bílé dlouhé se 2 předními a 2 zadními kapsami
Čepice s bílým povlakem se štítkem, lakovým páskem a odznakem vodních skautů /kovovým/
Bílá košile s černou vázankou
Bílé polobotky
Světlé ponožky /sedé nebo bílé/
Bílé rukavice

Mužstvo:

Cvičný kroj.

Košile tmavomodrá s nárameníky /rozepínací vzor/
Kalhoty manchestrové - stříbrošedé, krátké
Čepice bílá námořnická se stuhami a nápisem "Junák"
Světlemodrý čtvercový /70x70cm/ šátek s turbanem /váže se na límec košile/
Tmavomodré punčochy - podkolenky
Černé polobotky
Opasek bílý popruhový se sponou Junáka

Letní společen.

Námořnická blůza tmavomodrá s límcem, pod který se váže světlemodrý šátek
Tmavomodré dlouhé kalhoty
Čepice bílá námořnická se stuhami a nápisem "Junák"
Tmavomodré punčochy - podkolenky
Černé polobotky
Opasek bílý popruhový se sponou Junáka

Zimní kroj.

Námořnická blůza tmavomodrá s límcem, pod který se váže světlemodrý šátek
Tmavomodré dlouhé kalhoty
Tmavomodrá čepice - lodička /americký vzor/ s odznakem V.S.
Tmavomodré vlněné punčochy, modrá lyžařské kalhoty
Lyžařské boty
Bílá kmaše vys. 25 cm /kalhoty se vloží do kmaší/
Opasek bílý popruhový se sponou Junáka

Doplňky krojové pro mužstvo i činovníky:

světlemodré trenýrky /shorty s páskem/
bílé tričko /Williams/
Tmavomodré tepláky kompl.
světlá větrovka na lyže
nepromokavý dlouhý plášť černý s kapucí
tmavomodrý svetr s dlouhými rukávy, těsný kolem krku
tmavomodrý kříž plotený, na hlavu při lyžování
gumové holinky na vodu /typ Baťa/
příštala na bílé šněře
teplé rukavice na lyže /palčáky/

Distinkce pozemních a vodních skautů.

Bez podložení:

Vlčata /žluté proužky/:

1 zást. šestníka, 2 šestník, 3 Maugli

Skauti /zelené/, R-S /červené/, vodní skauti /bleděmodré/:

1 zást. rádce - šlunař; 2 rádce - kormidelník; 3 zást. odd. rádce - zást. lodivoda; 4 odd. rádce - lodivod,

Činovníci /štítky s podložním v určitých barvách/: barva zelená

1 zást. vůdce /vod./ - oddíl.přístavný; 2 vůdce /vod./ : oddíl.kapitán; 3 zást. ved-střediska - zást.velitele
přístavu; 4 vodoucí střediska - velitel přístavu.

barva modrá

1 zást.okra. velitele - zást.okrsk. kapitána; 2 okrsk.velitel - okrsk. kapitán; 3 zást. oblast.velitele -
zást. oblast. kapitána; 4 oblastní velitel - oblastní kapitán.

barva šedá

1 člen skupiny - člen HKVS; 2 tajemník skupiny - přístavný HKVS; 3 skupinář - kapitán HKVS; 4 místopředseda
odboru .

barva ohi, červeně

1 člen zem. náčelnictva - člen zemského kap.; 2 referent zem. náčelnictva - zemský kapitán; 3 zem. místo-
náčelník; 4 zem. náčelník.

barva generál, čarvůň

1 člen náčelnictva, 2 předseda odboru, 3 místonáčelník, 4 náčelník.

Označení lilii na rukávu

zemský starosta, místostarosta Junáka, starosta Junáka.

O d z n a k y.

Odznak na šepici činovnícké.

Činovníci nosí kovový odznak vodních skautů /kotva s lilii/ dole lemovaný olivovými raťolastmi a podložený tou barvou, kterou nosí šinovník na hodnotním štítku na rukávu.

Odznak na šepici mužstva.

Na lodíčkách /smr.vzor/ nosí se kovový střední odznak vodních skautů /lilie s kotvou/.
Na námořnických šepicích nosí se pouze stuha s nápisem "Junák".

Odznak na civilní oděv.

Stojný jako junácký, ale zvětšen o kotvu /kotva s lilii/.

Odznaky mužstva na rukávech námoř, blůž a košil.

1. plavčík - na levém rukávu domovenka a číslo odělu.

2. vodní skaut - dtto a žlutá kotva bez provazce 6cm vys. a oddíl. barvy 1 x 4 cm dl.

3. člunář	} dtto, dvě zkřížené kotvy	1 lomený proužek
4. kormidelník		2 "
5. zást. ledívodn		3 "
6. lodívod		4 "

Vodní R-S a OS nosí kotvu s provazcem. Činovníci nenosí kotvu ani na cvičném kroji.
Vodní skauti v důsledku toho, že nosí kotvy s oddíl. barvami, nenesí družinové symboly /oral aj./.
Na pravém rukávu nosí se odborné zkoušky.

Vyznamenání vodních skautů.

Najvyšším vyznamenáním vodních skautů je Stříbrný bobra na stuze červeno-modro-červené, který se nosí pod límcem činovníckého kabátu. Uděluje HKVS a schvaluje náčelnictvo Junáka.
Čestný odznak HKVS řádu Stříbrného bobra je odznak vodních skautů zavěšený na stuze červeno-modro-červené.
Odznak je bronzový a stříbrný a uděluje ho HKVS.

V l a j k y v o d n í c h s k a u t ů.

Poměr vlajky je /1:2:1/.

Hlavní kapitánát. Tmavomodrá vlajka uprostřed se žlutým odznakem vodních skautů.

Kapitán HKVS. Tatáž vlajka se třemi hvězdičkami /žlutými, pěticípými/ v horním rohu u žerdě.

Članové HKVS. Tatáž vlajka se 2 hvězdičkami.

Zemský kapitán. Tatáž vlajka s 1 hvězdičkou.

Oblastní kapitán. Celobílá vlajka uprostřed s tmavomodrým odznakem vodních skautů, pod kterým je sídlo oblasti /Praha/ v půlkruhu.

Přístav, Velitel přístavu: Barvy přístavu ve zmenšeném rozměru. Přístav.

Oddílový kapitán. Oddílová vlajka dvoubarevná a v užším pruhu u žerdě v hořejší polovině je odznak vodních skautů v barvě prostředního pruhu.

Oddílový přístavný. Na oddílové vlajce místo odznaku VS je pouze kotva s provazcem.

Oddílová vlajka. /lodní i slavnostní/

Vlajka dvoubarevná v rozměru 1:2:1 3 v užším pruhu v hořejší polovině u žerdě je číslo oddílu, neb jsou možné případy, kdy na vodě se setkají oddíly VS, každý z jiného místa, ale se stejnou oddíl. vlajkou, tudíž číslice na vlajce stává se tak nezbytnou k rozpoznání oddílů.

Vlajka smečky. Barvy přístavu, kde smečka je a uprostřed v širším poli je hlava vlka v barvě užšího pruhu.

Vlajka používaná do ciziny. Uspořádání a barva jako u vlajky HKVS jen s tím rozdílem, že pod odznakem vodních skautů je nápis Československo, v půlkruhu.

Přístavní vlajka na stožar	80 x 120 cm
Oddílová vlajka /slavn./	60 x 90 cm
Lodní " /na plavidle/	26 x 39 cm

Ing. Klement Valkoborský:

VYBRANÉ KAPITOLY Z PLAVEBNÍHO ZEMĚPISU.

Vodní stav.

Výška hladiny vodní v určitém místě a čase zove se vodní stav. Je-li protékající množství stálé, nemění se vodní stavy a pravíme, že tok se nachází ve stavu setrvalosti.

Vodní stavy, důležité pro lodníka jsou:

- 1./ Malá voda - m.v. je stav, každoročně v celé délce řeky se objevující; regulační stavby tento stav převyšují. Nutno při něm bráti v úvahu ponor plavidel, uvent. i šířky a délky parníků i vleků /resp. závěsu/.
- 2./ Normální voda - n.v. je obyčejný, za těchto poměrů setrávající stav; umožňuje obvykle nerušenou plavbu.
- 3./ Vysoká voda - v.v. jest vodní stav, způsobující vystavení vody z řečiště, zatopení regulač. stavob a imundačního /zátopeného území/. Pro plavbu jest důležité, aby přístaviště, nabřežní zdi, skladiště a přístavní zařízení bylo vyvedeno nad vysokou vodu, průjezdné profily jednotl. mostů pak aby byly dostatečně vysoké. Pro plavbu jest třeba znáti: Nejvyšší plavební stav a nejnižší plavební stav, které určují meze, v nichž možno bezpečně prováděti plavbu. Bývají někdy úředně stanoveny /zej. nejvyšší/.

Na kanalisovaných tocích přichází ještě vzdutá voda, vzd.v. - což je stav, na němž se vzdutí pomocí pohyblivých jezů na předem stanovené výši udržuje.

Na většině řek platí, že malá voda trvá dosti dlouho, za to velká voda rychle přejde a brzy opadne a že s postupem doby výška těchto vod se zvětšuje. Příčiny toho je kácení a omezování lesů, vysušování močálů, odstraňování sběrných nádrží /ramen/ regulací, odebírání vody potokům zavodňovacími pracemi atd.

Rozdíl mezi nejvyšší a nejnižší vodou je velmi různý - zove se hydromodul: činí průměrně u Rýna 7 m, u Labe 7 m, u Dunaje 8 - 10 m, Mississippi dokonce 16 m.

na Vltavě: u Budějovic 390 cm	na Labi: u Mělníka 860 cm
u Kamýka 680 cm	u Děčína 1065 cm
u Modřan 803 cm	

- 1./ Horské řeky: V zimě mají málo vody, na jaře vykazují v.v. nejvyšší v červnu /tání sněhu a ledovců/, zatím co stav přes léto mají nepravidelný - vlivem bouřek a atmosféry, srážek.

Příklad: Horní Dunaj /velohorská řeka/: Jará v.v. která potrvá až do léta, ale malá v. podzimní a zimní /sněh, žádná voda !/

- 2./ Středohorské řeky: Na jaře a na podzim v.v. /záplavy/, v létě pravidelná m.v.

Zde i za studeného období dochází někdy následkem srážek a rychlého tání k přechodné v.v., která však rychle odteče.

Příklady z Vltavy a z Labi:

Vltava vykazuje vysokou vodu s chodem ledu na jaře /únor, březen/ jako následek tání sněhu a současných srážek. I v ostat. měsících objevuje se v.v., přišli delší dobu vytrvale /nejvíce v měs. červenci až září/. Výskyt v.v. v zimě i v létě jest přibližně stejný.

Labe má na středním toku /nad Mělníkem/ vysokou vodu s chodem ledu v zimě a na jaře /leden - duben/ v důl. tání sněhu v Krkonoších a Orlických horách za součas. srážek.

Letní v.v. následkem dešťů jsou řidší.

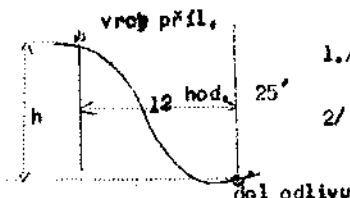
Na velkém Labi /pod Mělníkem/: v.v. na jaře jsou velmi časté, ovšem velké deště nepostihují vždy stejně povodí Labe a Vltavy. Poněvadž Vltava má větší povodí, má vlna v.v. z Vltavy vždy převážný vliv na průběh zátopové vlny pod Mělníkem.

Dunaj horní část je charakteru velehorského:

Vysoké vody jarní tání způsobuje v.v. v březnu, často s odchodem ledu, tato v.v. trvá až do léta /sněh, ledovce/ Podzim a zima - malá voda. Někdy na podzim též v.v. /obyč. v září/ - krátká, o prudkém spádu.

Příliv a odliv je kolísání hladiny mořské, způsobené vlivem přitažlivosti měsíce na zemi a jeví se jako dvojitý klesnutí a stoupnutí vod. stavu za den.

Perioda příl. a odlivu:



- 1./ Zátopový příliv /úplněk, nov/
- 2/ mrtvý příliv /1. a posl. čtvrt měsíce/.

Výška h /rozdíl mezi přílivem a odlivem/ je různá: u Černého a Středoz. moře je menší, u Lev. moře, Anglie, Německo, Dánsko/ je velká. Při ústí Labu vzniká příliv velmi daleko do řeky, rychlost, s jakou příliv se žene proti proudu je značná /až 4 m/sec./

Množství: Je krychlový obsah vody, který protéká určitým profilem toku za jednotku času. Měří se pravidelně v m³ za 1 vteřinu a označují se jako Q /kvantum/...m³/sec. U vodních toků se mění s místem, s vodním stavem a s časem.

Vztah vodních stavů a průtočného množství dává graficky vyřešen - křivku množství, vodoměrnou či konsumační.

Příklady:

Modřany: /Vltava/	Stav cm	Množství m ³ /sec	Oralslava: /Dunaj/	Stav cm	Množství m ³ /sec
	+ 0	192		+ 0	945
	+ 30	229		+ 100	1520
	+ 80	346		+ 200	2196
	+ 240	878		+ 300	3096
				+ 770	10.970

- : -

OSNOVY VODÁCKÉ VÝCHOVY PRO JUNÁKY POOLÉ VĚKU.

Pro junáky I. stupně od 12 - 13 let:

- | | |
|--|---|
| 1. Pádlování na pramici s kormidelníkem. | 3. Veslování: průpravné cviky na suchu. |
| 2. Píchnání a kormidlování. | 4. Hry na vodě. |

Pro junáky II. stupně od 14 - 15 let:

- | | |
|--|--|
| 1. Pádlování na pramici s kormidelníkem. | 4. Veslování: a/ průpravné cviky na suchu, |
| 2. Píchnání a kormidlování. | b/ veslování na cvičné lodi. |
| 3. Výcvik na kanoi a kajaku. | 5. Hry na vodě. |

Pro junáky III. stupně od 16 - 17 let:

- | | |
|--|---|
| 1. Pádlování na pramici a kormidelníkem: až do 1 km. | 5. Veslování: a/ průpravné cviky na suchu, |
| 2. Píchnání a kormidlování. | b/ na cvičné lodi, |
| 3. Výcvik na kanoi a kajaku; též závody v řízení lodi. | c/ na čtyřkách, |
| 4. Stavba pramic. | též na styl do 800 m. |
| | 6. Výcvik v řízení různých plavidel za různých okolností. |
| | 7. Hry na vodě. |

Poznámky k osnovám vodácké výchovy junácké.

Vodní cvičení:

Příspívají neobyčejně k rozvoji všech velkých funkcí tělesných, především srdce a plic, pomáhají udržovat a rozhojňovat zdraví. Vytvářejí pohotovost, obratnost, vytrvalost, smysl pro rovnováhu, mají příznivý vliv na držení těla; posilují značnou měrou vůli, kázeň a sebekázeň a tím posilují charakter; vedou k sebezapření; vedou ke kamarádství, které přemáhá nebezpečí, učí bojovat s přírodou, s nebezpečím řek a jezer a vedou tak k jistotě za všech okolností.

Nevyhnutelným předpokladem všech vodních cvičení je kázeň a znalost plavání, aspoň jednoho způsobu. Neopomínej také žádného bezpečnostního opatření - jsi odpovědný za zdraví a životy chlapců.

Najprve nacvičuj pádlování na pramici jakožto základ a úvod do cvičení na vodě. Současně cvič také píchnání a kormidlování, ale jen na rybníce nebo řece s malou hloubkou a s napatrným proudem. Na druhém stupni věnuj pozornost výcviku na kanoi. Z počátku pusť na vodu jen dobrého kanoistu se začátečníkem na háčku. Zdůrazňuj stále požadavek správných záběrů a věnuj pozornost držení těla, neboť jen tak zabráníš ohnutému hřbetu. Především nacvičuj správný záběr v pomalém tempu, později střídaj volné záběry s rychlojezdy vždy na krátkou vzdálenost a teprve později jezdi na vytrvalost.

Výcvik na kajaku prováděj až na druhém stupni!

Při veslování věnuj opět bedlivou pozornost nácviku správného záběru, případně též na suchu na pomocném nářadí, pak na lodi s povnými a později s pohyblivými sudátky. Pamatuj pro sebe i pro chlapce: Ve veslařství je malá zkušenost horší než úplná nezkušenost!

Z knihy "Tělesná zdatnost junáckého kmene".

Josef Štok:

JÍZDA PROPUSTÍ.

Při jízdě řekami často se vodák setkává s vodními díly, t. j. jazy, které mají za účel splanití řeku /vodíkovi se ovšem zdá, že spíše porušují slavnost řeky/ zvýšením vodní hladiny, kteráhož se současně zužitkovává k pohánění mlýnů, vodních elektráren, továren a pod. Jez jest zásadně vodní stavba vodní napříš řekou, která způsobuje svou stavbou zvýšení hladiny vodní ve směru proti toku řeky a tím i celkový rozdíl hladiny nad jezem a pod jezem. Na každé řece, kde ještě v historické době nejbližší době dnešní byla provozována vorová nebo loďní plavba, jsou v jezích umístěny propusti, vrata, kterými přemony nebo lodě projížděly nebo projíždějí. Na řekách, kde dneska již není žádná plavba, se přece ještě setkáváme s těmito propustmi a sice díky s trvačností neb konservativismu vodního práva, které stále nřizuje majitelům vodních děl, tyto propusti udržovati.

Tyto propusti jsou vřinou a radostnou událostí správného vodáka, který v nich vidí zmlnu v toku řeky a příležitost změřiti o řekou svou sílu, odvahu a odvíp. Sjíždění propustí jest vodákovi radostnou událostí a jeho říčních cestách i. Ukážme propustí mu zanechala v myslí nepřijemnou vzpomínku a. ut pni zavazadla. Sjíždění propustí není jen věci zábavnou a radostnou, neboť si vyžaduje také došné oběti z řed vodáků a proto bych Vás v tomto článku chtěl aspoň trochu seznámiti s sjíždění propustí. Protože nebudete jezdit propustí v levé ruce s tímto článkem a v pravé ruce pádlo neb kormidlo, doporučuji jej bedlivě prostudovati i jeho obsah prakticky aplikovati při sjíždění.

Propusti jsou staré a nové. Právě tak by se ovšem mohly rozdělovati na dřevěné a kamenné, na nízké a vysoké, na krátké a dlouhé. Tuří přesného rozdělení nelze užití, protože provedení stavby se tyto druhy prolínají. Umístění propustí jazu není nijak přecpsáno a řídí se plavebními neb vodotechnickými potřebami toho kterého jezu. Každý uvedený druh propustí má svůj stupeň obtížnosti sjíždění a má také svůj individuální způsob sjíždění a proto než přikročím k jeho popisu, chtěl bych Vás seznámiti s tím, co slídíme před sjíždění.

Před sjíždění propustí každý vodák, aby v patřičné vzdálenosti před jezem přistál a propustí si dobře prohlédl. Sjíždění propustí se mění podle výše vody, což zdůrazňuji, že těžce propustí za normální vody a bře sjíždění, za velké a b malé vody může býti velice nebezpečná a b obráceně. Po přistání ještě si dobře prohlédnou- ti propustí /než pomůže dobře zjistiti pravidla, aby Vám z tím sime neobtěžoval/ a po prohlídce se rozhodnete, pojedete-li s celou posádkou, se zvančadly neb bez zavazadel, neb budete-li přenášeti. Niká se, že přenášení není důstojné správného vodáka. ale mějte na paměti, že někdy přenášení ušetří čas, zachrání drahocenný materiál zavazadel a někdy i lidský život. Rozhodnete nikdy nenulte ku sjíždění někoho, kdo nechce z jakýchkoliv důvodů tu kterou propustí jeti. Rozhodnete-li se ku sjíždění, prostudujte teh vody před propustí /házením dřívek nebo trávy do vody/ natáhne-li snad voda stranou, aby Vás při najíždění nanesla mimo Vámi zamýšlenou dráhu. Překontrolujte umístění a ochranu zavazadel. Oznamte posádku, jak chcete propustí projížděti. Způsob pádlování v propustí a pod propustí, v případě zatopení lodě neb převržení, kde má na starosti zavazadla, pádla a loď, na který bře h se loď bude táhnouti. V případě přenášení zavazadel přenáste dřivo zavazadla a slože je na břeh, kde budete moči z lodí pohodlně přistát. Při přenášení dobře pronaletu místo i způsob přenášení, abyste ušetřili síly posádky. A nyní po zařízení vš ho potřebného a vydání nutných pokynů jedet propust, čímž jsme se dostali opět k samotnému sjíždění a tím i k různým druhům propustí.

Propusti staré a nové.

Na ty staré, které jsou většinou méně zachovalé dejte pozor. Nebezpečí jest u nich dvojího druhu. Buď z podlah lozou hřebíky, které Vám zvančé ; oškodí loď /roztrhnou kanci nebo kajky/, buď mají rozestouplé podlahy, takže při menší vodě na z čátku propustě jest vody dosti k propustí ale čím blíže ku konci vody ubývá /protéká podlahou pod jez, takže na konci propustě tlučete zadkem lodí o podlahu, čímž ztrácíte rychlost a neprojedete dobře vlny pod propustí. Další nepřijemnou stavbu vodou u některých bývá, že jejich podlaha jest ještě značně nad hladinou spodní vody, takže po sjetí propustě musite prodělati ještě jeden sošup při čemž voda zde tvoří jakýsi kotel po jehož jedné hladké straně sjedete do prohlubně ale druhá strana je otevřená přibližně stejně vysokou vlnou, převalující se zpět, které říkám zabalák. Typický příklad této propustí je Dolojší a Nový mlýn v Pisku na Otavě v říčním kilometru 24.2. Ty nové propusti nemají ani hřebíky, ani mizejí vedu ani vodní jámy na konci, jsou z velké většiny kamenné, v nt. kombinované s železným materiálem a nemívají stavebních základností resp. stavebních nedostatků starých propustí.

Propustí krátká a nízká jest za normální vody pravidelně dobře sjížděná. Má na konci pravidelný jazyk někdy širší někdy užší a jazyk má na svém konci pravidelně ne příliš vysoké vlny, které břeží vpřed /nezabalují/. Pramice podle p měru projíždí s plným obsazením s mírným pádlováním /při usilovném pádlování by zbytečně řezala vlny a voda se přeclívala podle boků do lodě. Kance také projíždí podle poměrů s plným obsazením pouze se doporčuje, aby háček sedel na dně kanou za přední svačkou, přílišná rychlost při jízdě škodí jako u pramice. Kajak projíždí zcela normálně, má ovšem zvančé ochranné příkryvky. Zliti vodou a potopení nehrozí. Typický příklad této propustí jest propustí Bouda na Vltavě v říčním kilometru 31.2 a Panský mlýn na Otavě v říčním kilometru 16.5.

Propusti krátká a vysoká představují vždy určitý stupeň obtížnosti při sjíždění. V první řadě nutno bráti vždy v úvahu značně rychlý spád vody, který vytváří pod propustí značně vysoké vlny, běžící vpřed, je-li dostatečný odtok, zvrtné, převalující se zpět /zabrlíky/, není-li dostatečný odtok vody v řádění. Podle kvality těchto vln řídí se též projíždění:

- 1./ Vlny běžící normálně vpřed. Pramice podle poměrů projíždí odlehčeně napoň bez zavazadel, nejsou-li tyto dostatečně chráněny před vodou. Kanoa projíždí se značnou odlehčenou přídí, aby kanoa šla dobře po vlnách nahoru, háček sedí ve středu loďky na zemi, kormidelník klečí na obou kolennou těsně před zadní sedačkou aby mohl dobře udržovati rovnováhu loďky. Kajak projíždí normálně se zavřenými ochrannými příkryvkami a veslař dává pozor na dvojpádlo, aby nebylo zachyceno některou vyšší vlnou /hrozí ovent, převrácení/. Rychlost jest třeba míti větší, hlavně při vjezdu, kde voda rychle proudí, aby loď byla rychlejší než proud a byla řiditelná. I vlny pod propustí se musí projížděti rychleji, protože vlny svými nárazy brzdí běh loďky, která musí těmito vlnami resp. přes ně projíti, částečné zalití vodou pravidelné, potopení hrozí jen ve zcela výjimečných případech.
- 2./ Vlny zvrtné /zabalák/. Pramice projíždí pravidelně bez zavazadel se zmenšenou posádkou avšak natolik dostatečnou, aby loď měla značnou rychlost k proražení zpáteční vlny, která se pravidelně projíždí. K proražení vlny jest dostatečné rychlosti a musí se pádlovati až do samé vlny. Z lití vodou zcela určité podle poměrů hrozí i potopení. Kanoa projíždí pravidelně bez zavazadel, háček klečí na obou kolennou za přední výstupou, kormidelník klečí před zadní sedačkou a o rychlosti plaví totéž co u pramice. Ohledně zalití a potopení plaví totéž co u pramice. V tomto případě jedná se vždy jen o kalkulaci jak zalití vodou bude velké, zda částečné či úplné. Kajak projíždí s ochrannou příkryvkou pečlivě uzavřenou a s rychlostí co největší. V momentu, kdy přídí kajaku se začíná nořiti do zvrtné vlny, nutno dvojpádlo držeti co nejvýše nad hlavou, protože kajak, mající menší vodní výtlak než pramice a kanoa, projíždí tuto vlnu hluboko pod vodou a nastává nebezpečí, že při normálním držení pádla zvrtná vlna svým úderem do parutě by člun převrátila. Ovšem po vymočení kajaku z vody, t. j. po projetí zvrtné vlny nutno ihned rychle a energicky zapádlovati, aby kajak opět dostal rychlost a byl řiditelný. Na kormidlo v tomto momentě není velké spolehnutí.

U právě popsaného druhu propustí /krátká a vysoká/, jde-li pak o propust starou, setkáváte se někdy s případem výškového rozdílu podlahy propustí a spodní hladinou vody a zde uvidíte případy: a/ na začátku popsaný kotlí se zvrtnou vlnou, b/ při nízkém stavu vody obyčejný přepad vody bez vln. V tomto případě za místem, kde proud z propustí padá na spodní hladinu tvoří se zčerná hladina a bílou pěnou a množstvím bublin a voda dělá dojem jakoby vystupovala ode dna vzhůru /podívejte se pod jez na Štvanici v Praze/.

Případ a/ jest velice těžký druh propustí. Pramice projíždí bez zavazadel, posádka pouze čtyři veslaři, umístění na střední a zadní sedačce a kormidelník normálně. Jest nutné usilovné pádlování, aby pramice měla dostatečnou rychlostní energii k projetí kotlí a k proražení zvrtné vlny. Zaliti určité. Kanoa projíždí nejlépe v singlu, kormidelník klečí na obou kolennou mezi středem a zadní sedačkou. Zaliti určité. Kajak projíždí stejným stylem jako u propustí krátké a vysoké se zvrtnou vlnou. U tohoto případu propustí hrozí v případě, jde-li o loď starou s prohnilým dřevem též zlomení loďky, protože loď jest vystavena při projíždění kotlí a zvrtné vlny velkým vodním tlakům.

Případ b/ jest poměrně lehčí. Vše závisí na rychlosti loďky aby provedla skok přes padající vodu dosti daleko, jednak aby zed loď nebyla padající vodou zachycena, jednak aby měla dostatečnou rychlost přes onu zčernou hladinu, která proudí pravidelně zpět. Po provedení skoku jest nutno ihned energicky pádlovati aby tento úsek byl rychle zdolán. Před projížděním dobře prozkoumejte, je-li v propustí dosti vody, aby snad nedostatek vody nebyla rychlost loďky bržděna.

Propust dlouhá a nízká jest pravidelně dobře sjížděná. Pramice, kanoa a kajak projíždí se zavazadly a celou posádkou. Hrozí nejvýše slabé nastříkání vody do loďky.

Propust dlouhá a vysoká má zásadně tytéž způsoby projíždění jako propust krátká a vysoká a má také případy 1./ a 2./ Případy a/ a b/ se pravidelně nevyskytují, protože propustě dlouhé bývají pravidelně stavby moderní, u kterých nebývá výškový rozdíl mezi podlahou propustí a spodní hladinou vody nikdy veliký. Tyto případy by u nich nastaly pouze při velmi nízkých stavech vody ale v tu dobu bývají pravidelně zavřené.

Propustě dlouhé a vysoké s retardéry /retardery jsou klikatě položené přitesané kamenné kvádry na konci podlahy propustí, které brzdí běh vody/. Projíždění jest poměrně lehké a pramice, kanoa i kajak mohou jeti se zavazadly a plně obsazené, ježto pod propustí nejsou skoro žádné vlny. Podívejte-li se po hladině této propustí, vidíte zcela dobře, že hladina při krajích a ve středu propustí jest zcela mírně vzdutá a mezi tímto vzdutím jsou jakési nepatrné vodní nížiny. Touto nížinou jest nejlépe jeti, zde loď nejlépe sedí na vodě a teprve na samém konci je třeba rychle sjeti do středu jazyka pod propustí. Převrzení v této propustí před

nobo na retarderach jest velmi nebezpečné, protože přitesané kameny rozbijí loď a pro posádku to končí pravidelně zlámáním koberců neb okončetin neb rozbíjením hlavy. Proto před projížděním dobře prostudujte, má-li propust dosti vody, loď musí mít rovnoměrně rozdělenou zátěž, aby záď neměla větší ponor, protože nedostatkem vody v propustí nebo větším ponořem v zádi hrozí tloučení o retardery, poškození lodi a event. převržení, které ve většině případech končí velmi tragicky.

Při výše uvedeném sjíždění různých druhů propustí hrozí sjížděním ještě jedno nebezpečí na které musím zde poukázat. Vysoké propustě mívají pravidelně také vysoké vlny, na kterých se loď přídí vysoko vztyčí často až do polohy skoro kolmé, při čemž hrozí převržení loď. Prakticky se stává, že posádka při tomto vztyčení loď vypadne do vody a za zlomok času padá za ni do vody i loď. Tu se může státi, že padající loď někoho z posádky plovoucí ve vodě a může dojít k těžkému úrazu neb omrácení některého člana posádky. V obou případech hrozí postiženému nebezpečí utonutí. Proto, stane-li se tento způsob převržení jest povinností celé posádky zkontrolovati ihned pohledem, jsou-li všichni členové posádky v pořádku a schopni k plavání. Teprve potom v kladném případě překročí k zohraňování zavazadel a loď. Zjistí-li však, že došlo při převržení skutečně k nějakému úrazu, jest povinností celé posádky co nejdříve se postarati o bezpečnost zraněného nebo omráceného a teprve po splnění této nejdůležitější povinnosti mohou se věnovati záchraně zavazadel a lodi.

Zde uvedené případy a způsoby projíždění jsou ony, s kterými se pravidelně setkáte na našich řekách, speciálně na řekách, kde jest dosud voroplavba. V tomto článku snažil jsem se Vás seznámiti s většinou druhů propustí a s pravidelným způsobem jejich projíždění. Na konci tohoto článku musím se však ještě zmíniti o dvou druhích sjíždění propustí a jednom druhu sjíždění jezu.

Skákání zavřených propustí. Při nízkém stavu vody jsou propustí hrazeny kládami na počátku propustí napříč upevněnými nebo vztyčenými segmenty. Teče-li při zavřené propustí přes hrazení ještě dosti vody do propustí, lze tuto propust sjížděti skokem. Skáče se totiž hrazení, kde se tvoří vysoký rozdíl mezi horní hladinou a hladinou vody v propustí. Pramice na přídí značně odlehčena /čtyři veslaři a kormidelník /ostře pádlují a s tou největší rychlostí najedou na hrazení. Když pramice již přes polovinu přejede přes hrazení, prudce se sklopí přídí do propustí, sklouzne dolů a projíždí dále propustí. V daném případě bývají vlny pod propustí nepatrné. Pozor na kormidlo! Nejlépe jest kormidlo vyndati a kormidlovati pádlem. Kanoe projíždí tímž způsobem, háček sedí v polovině lodi na zemi a kormidelník klečí na obou kolenou před zadní sudačkou. Kanoe potřebuje v propustí vyšší stav vody než pramice. Kajak potřebuje v propustí ještě vyšší stav vody než kanoe, jinak mu hrozí při sklopení přídí po skoku do propustí zlámání. Pozor, aby kormidlo kajaku se nezachytilo na dřevěném hrazení a neutrhlo se. Upozorňuji, že propust s retardery při zavřené propustí jest pravděpodobně vždy neobjíždna, protože na retarderech nebude dosti vody.

Sjíždění tolemarkem. Musím hned předem uvést, že to není vlastně pravý tolemark jak jej známe na lyžích, nýbrž jest to vlastně šikovně vyhnutí se nejvyšším vlnám jazyku, které by nám loď značně zulily. Tolemark jest dobře dříve hodně nazevícti, protože bez dobrého náviku dopadnete tolemarkem hůře, než kdybyste propust projížděli přímo. Částečně projíždíme tolemarkem propust již tehdy, když neprojíždíme přímo středem vlny jazyka pod propustí nýbrž mimo a zásadně udržujeme směr lodi stále s podélnou osou propustí. Pravý a pořádný tolemark však provádíme tehdy, když jedeme již propust při jedné straně a těsně pod propustí zahne stranou. Tento manevr je značně obtížný hlavně pro kormidelníka, protože přílišné stržení loď stranou volice často znamená okamžité převržení lodi díky odstředivé síle, která na loď v tomto momentě působí. V tomto momentě totiž záď lodi jest v proudu propustí a přídí pravidelně ve spodním vratiproudu, kteráž protisměrní proudy rychle točí. Doporučuje se tudíž spíše nedokormidlovati než překormidlovati. Pramice projíždí pravidelně se zavazadly a celou posádkou, právě tak kanoe a kajak. Kanoe se doporučuje, aby háček seděl v přední polovině na zemi a kormidelník klečel na obou kolenou před zadní sudačkou. Při tomto způsobu projíždění jest bezpodmínečně nutno volice pevně seděti, aby při prudkém trhnutí loď veslaři nevypadli.

Skákání jezu provádíme, když propust není z důvodů technických možno jeti nebo když propust v jezu vůbec není. Podmínka je velmi dobrý stav vody, to jest, aby přes jez teklo tolik vody, aby loď nenarážela na jez. Místo přejezdu vybíráme velmi pečlivě. Projíždíme pouze v místech, kde voda pod jezem tvoří jakýsi jazyk podobný jazyku pod propustí, to jest, kde voda plynule teče a jezu do spodní hladiny vody. Nikdy neprojíždíme v místech, kde voda pod jezem vře a pění. Tato místa jsou volice nebezpečná, jelikož voda tam dosti nenese, takže loď jde pod vodu a voda v těch místech proudí zpět pod jez, takže veslaři i loď se z těchto míst velmi špatně dostávají a v častých případech hrozí nebezpečí utonutí. Opakuji a zdůrazňuji, že tato místa jsou velmi nebezpečná životu. Pramice i kanoe projíždí přes jez vždy s částečně odlehčenou přídí.

Tím doufám, jest povšechná theorie o sjíždění propustí vyčerpána, doufám, že páni kormidelníci dobře prostudují a nastávající sezoně prakticky a se zdarem provedou. Na podzim, až nebude v časopise tolik aktuálních článků a nastane pro vobáky okurková sezona, napíši Vám některé mé vlastní zkušenosti o propustech na našich i cizích řekách.

HLAVNÍ KAPITÁN HOVORÍ ...

Vodáci zahájili.

Krásné jarní dny od velikonoce vytáhli naše vodáky na vodu. Vltava nad Prahou až hnedle do Kamýka byla plná vodáků.

Bilance vypadá podle toho. Asi tři páry bot utopeny - jeden bratřík šel domů bez kalhot. "Dravci!" - Aho já to ne ně neřeknu.

Bratr Štek - náš technický vedoucí - chvil a jen apínal uce - nechci říkat, že lomil rukama, třeba to tak někdy vypadalo.

Vím, milý bratře kapitáne - nebo kormidelníku, že Tvoje mužstvo sedí u pádel po prvé, že "učení a nebo nospad", že Vám ale nestačí, že to jede, že za nějaký čas už to bude vypadat jinak, ale mluvte se Štokem!

Proto prosím Vás, máte to tak huzky rozepsáno o práci a pádly - vezměte si to ještě jednou do ruky! Práce v kolektivu - musí být stroj - přesný stroj. A poněvadž máte chuť, snahu a lásku - přestane bratr Štek se svým vzdycháním velmi rychle.

Aho prosím Vás, je mi ho skutečně líto.

A teď! Každá výjižka musí být zapsána v loďní knize. Kapitán, nebo zástupce, který výjižku přikázal. Kormidelník a mužstvo. A šaa!

Nezapomínejte na to! Bez příkazu nebo povolení kapitána či jeho zástupce se nesmí pramice ani odvázet. Z toho udělejte nejhlavnější příkázání! Pozdě bych se honiti a dnes by několik velmi dobrých chlapečků jednoho polebského oddílu moc rádi poslouchali tento příkaz, kdyby mohli vrátit život jednomu z bratrů. A kde jsou ty příjmnosti s vyšetřováním, paragrafy o opomnutí povinné péče atd., kde je ještě rozsudek u senátu!

A to ještě není vše. Jsou tu rodiče nešťastníků. Je tu otázka náhrady výloh s hledáním mrtvol, je tu pojišťovna, která odmítne platit pojistku - poněvadž výjižka nebyla přikázána kapitánem - zkrátka, bratři kapitáni, je toho tolik a tolik nepřijemných a bolostných věcí, že si to těžko dovedete představit, dokud si sami nepodáváte kliky u SNB nebo u státního zástupce.

A přece to vše je jen a jen otázka disciplíny. Hrozně jednoduché vše, viďte, a při tom tak těžká.

A poněvadž bylo už nad Prahou skákání do vody, ty boty konečně se taky neutopily samy! Ten bratr taky nepřišel o kalhoty jen tak - prosím Vás - vždy musí být o Vaší výjižce zápis v loďní knize, který Vás při jakékoliv nehodě zbavuje té nejhorší zodpovědnosti před úřady, před soudem, před pojišťovnou, a před rodiči.

Nepřeji nikomu prožívat to, co zažívají bratři, o kterých mluvíme. Abstrahuji od soudu, od výčitek rodičů - prosím jen se zamyslete nad tím,

Tedy: Nikdo bez Vašeho vědomí na loď! Jste za to plně zodpovědní! A konečně ještě něco. Doufám, že si přečetli Plavební řád a pravidla poříční policie a svoje lodě řádně přihlásili u svého poříčního úřadu.

Kde ty úřady jsou, máte taky v K.F. Pamatujete, každá loď musí být registrována u příslušného Poříčního úřadu a dostane své číslo.

Pořádný kapitán na to nezapomene! Chrání majetek svého oddílu tím, že může při ztrátě lodě prokázat majetnictví a příslušnost lodě. A prosím Vás pramice nenatírajte! Zeleně natřená skautská pramice působí ohavně. Nemáte-li fermez - j ko že nemáte - stačí karbolin, huzky teplý natřít. Konzervuje líp než barva a víte natřená pramice není skautská pramice.

Ing. Eduard Špatný.

Vodáci, buďte hrdí!

U příležitosti partyzánského sjezdu byla udělena řada vyznamenání příslušníkům odbojových skupin R 3. - Rada tří - jméno v odboji z nejslavnějších.

Mezi těmito jednotkami byli také příslušníci ZB /Zpravodajská brigáda/ stejné proslavené jméno, jejíž spoluzakladatelé a dárci jména byli Zbojníci - to jsou 15 skautů vodáků z 5. vodního oddílu v Praze.

Myslím, že už bylo mluveno a psáno se o vodácké vysílačce, která jedna z prvních hovořila s Londýnem. To byla vysílačka ZB. Nevím, podařilo-li se mi přimět bratra Vojváru, aby pověděl něco víc o své činnosti a o činnosti všech 15 bratrů. Bylo by to záhodno.

Proto dneska jen toto suché konstatování: Všech 15 bylo vyznamenáno nejvyššími čsl. vyznamenáními. Někteří dostali válečný kříž, čsl. medaili za chrabrost nebo čsl. medaili za zásluhy I. nebo II. třídy. Někteří bratři dostali i dvě vyznamenání najednou.

Jsou to bratři!

Ada Karlovský, Jar. Klika, Jan Laštovka, Jar. Vojvára, Dušan Mendl, Jiří Vihan, Béba Kunt, Petr Hoch, Milan Hasal, Karel Roháč, Sláva Nesil, Lad. Hec, Miroslav Viertal, Karel Strádal a Lorano.

Vím, že nejsou sami. Vím, že na věnkově bylo více vodáků v partyzánských oddílech. Na př. Josefov. Ale nevím o nich ničeho. Víme, že žilinský Tibor Štern byl hlavním slovenským partyzánem, ale nepřinutili jsme ho ukázat vyznamenání. Natož, aby o sobě něco řekl !

"Junák je skromný", tak ^{zní} zákon, ale to neznamena, že bratři, kteří tak krásným a slavným způsobem spínali a naplnili Slib, musili jít v slavném průvodu - volkém státně manifestacním průvodu - v civilu - mezi ostatními příslušníky ŽB.

Mohl-li jít mezi nimi jeden - opakuji jeden suchozemský junák - a jak byl zdravěn a aklamován - mělo všech 15 vodáků pochodovat v krojích.

Vstoupiti do odboje jako skauti, pracovati ve své skupině, ze které udělali jednu z nejslavnějších jako skauti. Proto měla být vyznamenání zveřejňována na skautský kabát a proto měli jít v kroji - tak jako ten suchozemský.

Mrzelo mne to a mrzí mě to dosud. A doufám, že mi rozumíte, že nerysalim na parádu. A víte, proč toho želim ! Znáte všichni naše bolesti, znáte všichni marné prosby a intervence o každou boudu a každý metr u vody. A my nedovedeme ukázat, co vodáci dělali a udělali. Naopak, my se schováváme, aby nikdo nevěděl, že jsme to my vodáci.

Ala nic ve zlém ! Nadepsal jsem Vodáci ! Buďte hrdi ! Ano, buďte hrdi na těch 15 známých, pro které jsem si došol. Buďte hrdi na slovenského bratra Tibora ! A buďte hrdi na ostatní, o kterých nevíme a pravděpodobně nevíme. Jsou a budou vždycky příkladem pravých junáků.

Ing. Eduard Špatný.

O čem si povíte u táboráků ?

Jistě se těšíte všichni na první táborový ohně a jistě už ve Vašich oddílech, v mužstvech, se tajně připravují a vymýšlejí čísla k táboráku. Vždyť pro mnohé z Vás to bude opravdu první táborák, který prožijete jako člen toho bratrského kruhu kolem ohně.

Viděl jsem táboráky pěkné, krásné možno říci naplněné skutečným skautským pořadem, ale také táboráky hloupé, které krom toho ohně bratřím ničeho nedaly. A skorem se bojím, že jich bylo dost - těch hloupých.

A víte - pořadatelé, za to nemohli. Kde vzít také program na takový 4., 5., 6., táborák ? V táboře u řeky, rybníka, lesů, o prázdninách. Copak je možno v takovém prostředí vymýšlet ? A tak se z táboráku udělá pouhá šablona, chlapeč div se nenudí, zpívá se, aby se zpívalo - všechno je takové namicovité - bez pravé chuti a ducha. Obecenstvo, které obyčejně k veřejným táborákům velmi rádo dochází, si odnáší také svůj úsudek.

To víte jaký ! Nic nepomůže, že vidělo a slyšelo u Vás pěkné a vtipné věci při předešlých táborácích. Víte sami, že se snáze pomlouvá a haní ! A není to třeba.

Vidím Vás ovšem všechny jak chcete opakovat, že skautský táborák je skautská věc a veřejnost nemá přístup.

Nevěřím Vám, i na Vaše táboráky přijdou hosté a každý host může a je kritikem. Kritikem ovšem má být každý z Vás. A hloupé věci do pořadu nepustit.

Ala jak jsem řekl, nestačíte na tolik táboráků a potom se improvizuje. Mladí hrozně rádo improvizuje, záleží však na tom, co jak a kdo se improvizuje.

A víte, milí bratři kapitáni, ta chvíle po zažehnutí velkého skautského ohně, čistého ohně, ta se nehodí k improvizaci. Alespoň ne k takové, na jakou se můžete vy. Tata chvíle žádá slova jasná, slova čistého srdce básníka. O Vašem srdci nepochybují - jste skauti - ale dovedete být básníky ? A říci to, co by se v této chvíli mělo říci tak jak by to řekl básník ?

Přiznejte si sami - špatra - ex abrupto - to dovede málo kdo.

A při tom - nikdy nestojí výše kapitán - než ve chvíli kdy byl zažehnut táborák. To je pravé prostředí pro vedoucího oddílu - to je jeho velká chvíle. Tož se ukáže osobnost kapitánova.

Choďte býti přece kapitány vždy a všude. Na každém místě. Musíte být kapitány i v této velké chvíli. Neumítejte se. Viděl jsem dojaté sovětské geroje - plná prsa vyznamenání - a uvedl jsem už v 1. čísle K.P. co mě jeden z nich - major Ponomarev řekl.

Podívejte se. O 7 let Vás a Vaše chlapeč připravili zhovadilí, zběsilí germáni. I když jste namnoze zůstali pohromadě - kdepak byste si byli mohli dovolit táborák.

Proto! Slavné musí být letošní táboráky. A Vy milí bratři kapitáni si připravíte své promluvy hozky doma. Půjdete " do tlustých knih."

Máte doma Setona, Kiplinga atd. a podíváte se co tam najdete " lesní moudrosti ". Tož Vás slyším: V posledním čísle odsuzoval plagiátorství a teď nás učí kopírovat.

Milí bratři kapitáni, Vy uvedete, odkud to máte, z kterého autora jste to vyčetli. To nebude plagiátorství. Ani kopírování - třebaže i kopírováním dojde se k výhově individuality. Ani Vás to nesníží před kruhem bratří. Naopak.

Poněvadž bratři budou slyšet ta slova, která pozdvihují srdce. Vzhůru srdce. A to je to jedno nezbytné.

Nu a vidíte už zase kážu. A tak mi dovoďte už jen ještě několik slov, hlavně Vy bratři kapitáni, kteří pojedete k našim, jihočeským rybníkům, do kraje racků a volavek /bohužel také komárů / k našim nejkrásnějším vodám Lužnice atd.

Znáte Hořánka? " Racak se vrací ", " Bílý vrch ", " U bratra celého světa ", i konečně " Srdce zůstalo " ?

Neznáto-li, honem si te přečtete. Celé stránky se budete chtít naučit nazpaměť. Zjména z Racka. A to je naše věc. Nepotřebujeme jen Woodcraft.

Co víte o Krčínu z Jelčan, o Štěpánku Netoličkém, prvních vodních inženýrech - slavných světových rybníkářích a měřičkách, které znali potentáti po celém světě.

Četli jste Jaroslava Bartla : Rožmberský regent?. Bez této knihy na Třeboňsko nejezdíte. A i v této najdete mnoho krásných věcí k táborákům.

Za našich dob - to je tak 30 let - u mne moc platilo : Cokoliv konáš, konej dokonale. Já vím, že tenhle maxim je strašný nesmysl - copak je možno všechno dělat dokonale? Ale možná, že je to špatný překlad, Vy už asi Sweta Mardena, slavného Američana, nebudete tolik znát - načeti jsem nic v originálu. Ale víte, tehdy to na mě udělalo dojem - to jeho všechno učení a dodnes to u mne platí. Když už, tak už.

Bratři kapitáni, kteří se nepojedou podívat na moji velkou lásku, mi odpustí, že druhá polovička mého povídání byla tak lokální. Ale i těm tyto řádky něco dají, přečtou si pár pěkných knížek.

- 1 -

Předpisy říšské policie:

1. Plavidla pod 50 tun nesmí plouti v blízkosti parníků a lodních vlaků.
2. Nesmí vjížděti na jejich vlny v nebezpečné blízkosti.
3. Nesmí projížděti mezi vlečným parníkem a jím vlečenými lodmi.
4. Upozornuje se na nebezpečí zdvižených vln za plujícími parníkem a mezi několika lodmi proti sobě plujícími, na mělčinách i v blízkosti břehů.
5. Plavidla o menší tonáži se vyhýbají plavidlům o větší tonáži.
6. Při přeplování plavební dráhy jest možno křížovat před bližším se parníkem v určité vzdálenosti a sice:
a/ pluje-li parník proti proudu, obnáší bezpečnostní vzdálenosti nejméně polovinu šířky řeky.
b/ dráha parníku, plujícího proti proudu musí být křížována ve vzdálenosti nejméně celé šířky řeky.
7. V noci musí být každé plavidlo opatřeno se všech stran viditelným světlem. Sportovní plavidla nesou světlo bílé, parníky mají vlevo světlo červené, vpravo zelené. Parník vlekovéj lodní vlak má kromě toho dvě bílá světla na stěženi.
8. Sportovní plavidla nesmí plouti za temné noci, neb za mlhy.
9. Plavidla plují vpravo, předstihují vpravo. V úzkém korytě vyzve loď rychlejší loď před ní plující vyvěšením modré vlajky na stěžni a pěti údery zvonu, aby byla propuštěna vpřed.
10. Loď, která propustí vpřed, oznámí to vyvěšením modré vlajky na pravém bortu. Značí tedy vyvěšení modré vlajky: plují vlevo, předplujte vpravo.
11. Rudá vlajka na zakotvené lodi nebo bagru varuje: plujte pomalu, mohli bychom být potopeni nebo vytrženi z kotvu. Kromě toho nese bagr bortovou vlajku a naznačuje tím, po které straně mají loď proplouti.
12. Vory směji plouti jen za dne. V noci jsou zakotveny a opatřeny dvojitým světlem /bílé/ na každém konci.
13. Přívoz je označen zeleným a bílým světlem. U převozu kyvadlového je označen bílým světlem také i první plovák.

Jiní: Červená boje - levá mez dráhy, černá boje - pravá mez dráhy, proužkovaná - rozdvojení plavební dráhy, Návozy a pláštěny poznáme podle stromu nebo keře zasazeného na kraji ostrova, nebo podle tyče, zabodnuté ve vodě nebo podle polovoucí klády.

- : -

ZNÁTE HISTORII KANOE ?

Chceme-li hovořit o historii kanoe, musíme se zmínit předem o původu slova "kanoe". Jméno "canoe" bylo známo ve španělštině již ve 14. století a označovalo malý a lehký člun. Když Kolumbus přistal r. 1492 v Západní Indii, našel tam čluny velmi příbuzné nynějšímu kanoi a označované jménem "canoe" - původu karibského. Německý název "Kann" a francouzské "canot" ukazují na společný původ z téhož kmene. Německé "kann" i anglické "canoe" ne- znamená jen kanoe v našem slova smyslu; označují se tak i zvláštní plachetní člun, jemuž je v yachetní klasifi- kaci vyhrazena zvláštní třída. Jeho podobnost s naším kanoeem je nepatrná. Americké označení kanoe rozlišuje: "ra- cing canoe" jako závodní plachetní kanoe bez podel, "cruising canoe" - cestovní kanoe, poháněné buď pádly nebo plachtou a "canoe" - v našem slova smyslu jen s pádly.

Původním typem kanoe je člun zhotovený z kmene. Jeho vnitřní i vnější tvar je vypracován buď ohněm nebo pomocí různých nástrojů. Takové čluny byly nalezeny v prahistorických sídlištích a jezerech švýcarských, v irských močálích a j. Tvar lodí byl vypracován buď sekýrami kamennými - jako na Nové Guinei nebo lasturami jako na Andamanách /při Zádni Indii/. Bylo užíváno měkkého dřeva a menší netěsnosti byly odstraněny zvláště upraveným včelím voskem. Staří Maorové na Novém Zélandě byli mistry ve stavbě lodí z kmenů, velmi krásné čluny stavěli si obyvatelé ostrovů Společenských, zatím co na Havaji vznikly čluny nejlehčí.

Již starověký Ulysses zhotovil si loď z kmene takovým způsobem, že vydlabal jeho vnitřek. Když bylo objeveno zpracování kovů, bylo užito nástrojů kovových k opracování kmene. Dlabané kanoe bylo známo po celém světě, v Jižní i Severní Americe, v Australii, na ostrovech tichomořských a j. Ještě dodnes někteří primitivo- vé užívají takových člunů k rybolovu jako na př. na západním pobřeží Afriky. Stavba takového člunu bývala slav- nostní událostí. Byla doprovázena hostinami, modlitbami, kouzly a zařikáváním. a jednalo-li se o čluny válečné, docházelo i k obětem lidským.

Kanoe dlabané z kmene mělo ovšem řadu nevýhod. Bylo těžké, tím byla jeho únosnost menší, bylo velmi la- bilní, a podléhalo příliš vlivům povětrnosti. Také opatření vhodného kmene dělalo často potíže. Proto poměrně velmi brzy bylo užito jiného způsobu stavby. Stavělo se na vnitřní kostru, která pak byla obalena potahem. Potah byl buď kožený nebo z kůry. Zvířecích kůží bylo užíváno hlavně na severu Ameriky. Eskymácký člun pro více osob takto stavěný nazýval se "omiak". V místech, kde byl dostatek stromů, užívalo se kůry. Byla to buď kůra březová nebo smrková. Kůra smrku byla užívána s oblibou v nynější Britské Columbií. Potah býval k vnitřní koště přiva- zován. Otvory v kůži byly utěsněny pryskyřicí. Tento způsob stavby nebyl snad znám jen u severoamerických Indi- ánů; zprávy o stejném postupu přinesl kapitán Cook /Account of the Friendly Islands/, La Pérouse o ostrovech ve- likonošních a Williams o Fidži. Dodnes se užívá takto stavěných člunů v průlivu Magellanově, ve Viktorii Nyanze, na archipelagu malajského a na některých ostrovech Pacifiku. Dalším pokrokem ve stavbě kanoi bylo spojení žebér s potahem dřevěnými kuličky /předchůdci nynějších "tekali" - měduných hřebíčků/. Tento způsob stavby se po prvá objevil na kanoiích polynézkých a na mliských člunech nyní zvaných "nuggur".

Nejlehčí známé kanoe ze "Sairy Gamp" je uloženo v americkém "Smithsoniom Institutu". Je původu kanad- ského z 18. stol. Váží 10 1/2 libry /- 4,7 kg/, je dlouhé 10 stop /- 3,05 m/ a široké asi 66 cm.

Jedním z největších kanoi vůbec je ono z ostrova královny Charlotty, uložené v National History Museum" v New-Yorku. Je dlouhé 19,5 m, šíře 2,5 m a hluboké 1,50 m. Je zhotoveno z jednoho kmene. Jsou ovšem zprávy i o kanoiích zhotovených z jednoho kmene a dlouhých až 50 m.

Jedním z prvních popisů stavby kanoe je jistě ten, který je v Longfellowově Hiawathě. Longfellow zde soustředil řadu pověstí o zázračném Hiawathovi, tak jak byly vyprávěny mezi Indiány, hlavně Odžibvejci na jižním břehu Velké vody t.j. Hořejšího jezera. Hiawatha byl prý seslán Indiánům jejich velkým Duchem, aby je naučil uměním míru. Mohl žít někdy v 15. století. V jednom ze zpěvů se líčí, jak Hiawatha si postaví kanoe ...

... "Dej mi kůru svou, ó břizo,
žlutou kůru svou, ó břizo!"

žádá Hiawatha, neboť si chce postavit rychlý člun, který

... po řece se bude nésti
jako žlutý lupen v říjnu
jako žlutý vodní leknín."

Když břiza svolí, nařízne kůru nad kořeny a pod větvemi, nadzvedne ji dřevěným klínam a sloupne. Potom

... nasokal si větví z cedru
udělal z nich kostru člunu."

Také od modřinu dostal vláknovité kořeny k svázání potahu. Když bylo kanoe hotové, pryskyřicí

... potřel každý šev a spáru,
každý otvor proti vodě."
Hotové kanoe dal na vodu
.... a tak byl v něm život lehký,
lehkost břízy, tuhost cedru,
vláčnost vazů modřinových".

Hiawatha se pak vydal se svým přítelem na cestu

... od pramenů řeky v horách dolů k vodám Pauwatingu.

Kanoe dosáhlo netušeného rozvoje v Americe a přešlo i do Evropy. Jako sportovní loď se rozšiřovalo v Evropě po velkých cestách Johna Mac Gregora. Ten v r. 1865 nakreslil první své kanoe a nazval je "Rob Roy" podle udatného a spravedlivého Highlandského zbojníka z románu Waltera Scotta. Gregor navštívil na svých cestách i Čechy. - Propagátorem naší kanoistiky byl Rössler-Ořovský. Ale moderní historie kanoistiky až po stránce výroby i použití je velmi rozsáhlá a nelze ji obsáhnouti v krátkém článku.

- : -

R Ů Z N Ě Z P R Á V Y .

Napsali nám ze Sovětů

Jestli pak Vy jste si vzpomněli v květnových dboch ? Jistě jste si vzpomněli mnohokrát - Vy Pražští, Olomoučtí, Brněnští - jistě máte v notýskách ne jednu, ale více adres krasnoarmějoů, za kterými jste se objali na Vaši barikádě - a na které jste - tak jako já - tolik očekali.

Jestli pak jste ale poslali těm milým, uprášeným, umazaným Ivanům, Mišům, všem těm novým bratřím "privět" do Sovětů ?

Nochci Vám mnoho sahat do svědomí. Sedněte a pište ! Píšte hnuď ! A pište hodně !

Sověťští napsali. Poslali jsme jim před časem obrázky, knížky a velké psaní. A dostali jsme řadu psaníček od chlapečů a děvčát - jedno milující než druhé.

Proto pište ještě dnes ! A Vy, kteří nemáte, komu psát, pošlete Vaše psaní, nebo fotku nebo pohlednici nám do HKVS. Obstaráme dopravu.

Nezapomňte ! Tolik rusky jistě už umíte, abyste mohli napsat jednoduchý dopis. Vaši adresu napište hůlkovým písmem.

Napišeme Vám více o sovětských bratřích - dovíme se konečně více o nich z literatury, kterou jsme dostali. Budete překvapeni, co vše máme společného. A těšíme se, že se dovíme od konsomolských nomjáků mnoho krásných a zajímavých věcí. Jsou zvěď ví na nás, na naši práci a mají nás rádi. Napiší Vám o sobě, jak pomáhali ve velké vlastenecké válce. Jak byli mezi partyzány - jako Vy, jak sabotovali v obsazených zemích Ukrajiny a Vy se chlubíte zase tím, co Vy jste dělali.

A z toho vyroste velká krásná korespondence mezi dvěma bratřevy - slovanskými bratry, tak jak to má být a jak to jistě bude.

Nezapomňte a pište ještě dnes !

-:-

P ě t k a o s l a v i l a 1 . m á j .

Pětka, pos. devítka v pátém přístavu oslavila 1. máj skutečně skautsky. V krásné domácí slavnosti spustila na vodu 4 slovy čtyři nové pramice, které si oddíl sám urobil. Kapitán oddílu br. Vejvara aranžoval slavnost, které se zúčastnilo předsednictvo HKVS, Bratřka jako velitel přístavu a hosté - velmi pěkně. Technický vedoucí br. Štok musil pochválit loď - závodní typ pramice - se kterými posádky potom projely bezvadně vraty jazu Mánesova mostu.

Pětka jede na vodu ! Tak Pětku, ukáž co jsi, dokaž, že budeš znamenat opět to co znamenala !

-:-

Ž i v o t v n o k o v s k ý c h o d d í l ů .

Řekneme předom, že práce venkovských oddílů je potěšitelná. Venkovští bratři pracují pectivě a často z ničeho a proti mnohé nepřizní udělají pěkný kus práce. Docházely však také informace, které nesloužily ku cti našim vodním skautům. Z mnohých byla zřejma zaujatost, mnohé však zněly hodně věrohodně. A současně kapitáni oddílů,

na něž byly stížnosti, hlásili docela něco jiného. Kdo měl pravdu? Proto se rozhodl zpravodajský referent osobně se podívat na různá místa, o kterých se mluvilo. Nikdo o jeho návštěvě nevěděl. Tím spíše měl on možnost pohovořit si s mnohými lidmi přímo v místě. Navštívil tu nějaký obchod, tu restauraci, případně se zastavil na národním výboru. Pohovořil s chlapci a prohlédl si viditelné známky činnosti oddílů. A většinou měl radost, většinou zprávy, které takto získal byly jen ku cti skautům. Někdy se na chvíli zamrzl nad tím, že mezi pozemními oddíly a vodáky je určitá rezervnost, ale i tento do jisté míry nepříznivý dojem byl hodně setřen zjištěním, že jak vodní tak suchozemští skauti pracují poctivě a dobojích slyšel všemšes to najlepší. Při této příležitosti: bratři, nezapomínejte, že jáme v prvé řadě Junáci a vodák, že není nic jiného než dobrý Junák, který má na víc výcvik na vodě. - Zpravodajský referent bude i nadále podnikati tyto tajné informační cesty. Možná, že se s ním často sejdete, když odhalíte jeho "inkognito". A tehdy si uvědomte, že to není vaše kontrola, která by vám chtěla jakkoliv škodit, ale právě naopak, že vám chce pomoci, zastati se vás na příslušných místech, a najde-li něco, o čem se bude domnívati, že zasluží výtky, že to řekne přímo vám, kapitánům od srdce k srdci. Vaší práci mnoho zdaru.

Velký Ik.

-:-

Zpravodajský referát. HKVS.

Bratři kapitáni, HKVS často potřebuje pro účely propagační obrázky z vašeho života a z činnosti vašeho oddílu. Bohužel až dopud je dobrých obrázků k dispozici velmi málo, přesto, že je mezi vámi celá řada velmi dobrých fotoamatérů. Na všech stranách můžete viděti obrázkovou propagaci všeho možného. Jen o vodáctví ví toho veřejnost tak málo! Nemyslete, že je to naše chyba, že o sobě více neříkáme?

Proto HKVS zakládá obrázkový archiv. Budou to obrázky z výcviku, z výletů, táborů, mají to být obrázky z klubovaní i z vašich zábav, fotografie rukodělných prací a prostě všeho, co souvisí s vodním skautingem. Obrázky, pokud možno ve formátu 13 x 18 cm, případně 18 x 24 cm na luskovém papíře posílejte buď na HKVS, Praha II., Havlíčkovo náměstí 28 nebo přímo zpravodajskému referentovi br. Ph. Mr. Ivanu Kronbauerovi, Praha II., Štěpánská 19. s poznámkou FOTO-ARCHIV HKVS.

Kdo nemá vůbec možnost poslati vhodnou zvětštinu, pošlete alespoň dobrý negativ, případně s plným textem, stejně tak, jako byste posílali fotografii. Film, nebo deska bude vám vrácen. Obrázky zůstávají majetkem HKVS. Víme bezpečně, že mnohé oddíly pracují opravdu intenzivně a poctivě, ale víme to jen proto, že si tak sami zjišťujeme vlastní zpravodajskou službou, a většinou to ani nevíte, že k vám přijel zpravodaj z HKVS. Proto, mluvte sami o sobě, posílejte obrázky. To není chlubitost, to je to nejmenší, co můžete učiniti pro propagaci vodního skautingu.

Velký Ik.

-:-

Kdo je to vodní skaut?

Všude po světě, kde je rozšířen skauting a všude tam, kde skauti přišli do styku s vodou - mořem, jezery a řekami - vytvořili vodní skauting. Vodní skaut je předovším skautem. Výchova jeho charakteru a myslí je jednotná. Liší se pouze vodáckým výcvikem. Zná vodu a je s ní spřízněn tak jako vodní živočich. Atletiku doplňuje veslování. Dopravním prostředkem je mu plavba po řece, po vodě; pak se jde podívat na lesům a přírodě. Vodní skaut má svá stálá vodní tábořiště, která mu nikdy nesevšední. Toprvo zima a ledy omezi na čas jeho plavby a tu zůstává skautem a nezahálí.

Vodní skaut rozumí všemu, co souvisí se stavbou jednoduchých lodí až po těžší práci na plachtacích. Spraví své kanoe a dovede splěti provaz. Zásadou mu jest býti zručným jako námořník: vpraviti se do všeho. Umí správně házetí záchranným kruhem a ví, kterak připlouti a vyloviti tonoucího z vody. Zná říční předpisy a umí vypomoci při vázání a plavbě voru. Je hbitější, rychlejší a zdatnější skaut; snaží se tak zachovati pověst námořních a říčních skautů celého světa.

Z brožůry "Vodní skauting" z r. 1921.

-:-

Naléhavá výzva.

Prosím kapitány všech přístevů a oddílů o tuto službu: Informujte se ihned u Okresních národních výborů jestli by neměly vůz - auto do národní správy. Potřebujeme nutně vůz a spoléháme, že u Vás u venkovských okres. nár. výborů nám něco najdete. Děkujeme Vám.

-:-

Hradečtí Skauti vodáci budou závodit.

Hradečtí Králové /do/. Po šestileté nucené přestávce zahájili opět vodní skauti činnost. Za okupace jezdila většina skautů za KČT Hradec Králové a nyní se opět vrátili do Junáka. Vodní skauti se stali řádnými členy Svazu kanoistů a zúčastní se všech závodů. V čelo jsou známi závodníci, juniorský mistr Olda Pražák, Vaisáchr a jiní.

Zo známých závodníků nebude startovati Jos. Ledon, kterého Junáci do svého středu nepřijali, neboť přes četné výstrahy od illogálního 2. skautského oddílu stal se plzeňským činovníkem Kur torie a zakladatelem ZZ oddílů, které měly být zasazeny, stejně jako elitní oddíly Hitlerovy mládeže, na potírání partyzánů, k čemuž ovšem nečekaným brzkým příchodem spojeneckých armád nadošlo. Přejeme Junákům, aby za všech závodů vyšli s úspěchem a dobře reprezentovali jméno hradeckého skautingu.

- : -

Zahraniční odbor Československého Junáka:

POKYNY PRO ZAHRANIČNÍ DOPISOVÁNÍ.

Prozatím zprostředkujeme /na návrh Mezinárodního ústředí/ pouze korespondenci mezi družinami či oddíly, na žádosti jednotlivců nemůžeme tedy bráti zřetel.

Zájemcům doporučujeme následující postup:

Úprava. Družina /oddíl/ napíše první dopis, adresovaný "Bratrské družině v /země dle výběru/", samozřejmě v příslušném cizím jazyku; velmi pěkně působí, je-li dopis vyzdoben skautskými kresbami na okrajích a pod. Musí být úhledný, zajímavého obsahu, obsahovatí představení příslušné jednotky /název, počet členů, stáří/ a přesnou zpáteční adresu.

Zpáteční Nestací napsat na př. "115, oddíl Praha XVII". nýbrž bezpodmínečně jest nutno uvést úplnou adresu adresy, název nebo některého člena /na př.: Karel Prokop, úředník, Praha X., Peleňského 38/III/.

Potvrzení Takto upravený dopis se předloží přísl. okrskovému veliteli, který potvrdí, že odesílatelé jsou od okrsk. řádně registrovanou junáckou jednotkou a že jsou kvalifikováni k tomu, aby s úspěchem reprezentovali čl. Junáka a čl. republiku před cizinou. Provede to doložkou "Souhlasím", otiskem svého razítka a podpisem na dopise. Za event. pozdější nejunácké vystupování takové jednotky, poškozující pověst našeho státu a hnutí za hranicemi /na př. žebráni o cizí, výměnné obchody a pod./ jest dovědělý okrsk. velitel osobně zodpověděn.

Obálka- Potom se dopis vloží do čisté obálky, která stejně jako dopisní papír musí být dobré jakosti, výplatné, opatří "filatelistickým" výplatným /dle možnosti včetně lotockého příplatku/, které sdělí každý pošt. úřad, vloží do druhé obálky a odešle na adresu:

Zahraniční odbor čl. Junáka, Praha II., Štěpánská 69.

Odpověď dostane družina /oddíl/ přímo ze zahraničí na adresu, která byla v dopise uvedena. Další výměna zpráv probíhá již přímo cestou bez zprostředkování ZO. První dopis musí však bezpodmínečně projít Zahraničním odborem, který jej opatří schvalovací doložkou pro mezinár. styk a svým razítkem. Žádosti o navázání korespondenčního styku zaslané přímo do ciziny jsou dle mezinár. ujednání navyřizované vráceny zpět zahr. zpravodajů odesílatelům vy země.

Bude-li se Vám zdáti, že tento postup je spíše byrokratickým, než junáckým, pak je tomu jen proto, že někteří "bratři", nadešší mimořádným obchodním duchem, se již s úspěchem pokusili zastuditi v cizině dobré jméno našeho státu a hnutí, a proti tomu musíme božohledně bojovat.

ZAHRANIČNÍ ODBOR ČSL. JUNÁKA - PRAHA

O. Klauber, v.r.

Ing. Vr. Židlický, v.r.

- : -

ZE SCHŮZÍ HLAVNÍHO KAPITÁNÁTU VODNÍCH SKAUTŮ.

Po rekonstrukci Hlavního kapitánátu a po nové organizaci, která byla důsledkem rozhodnutí Valného sněmu únorového zasedal dne 18. března 1946. Hlavní kapitánát poprvé v tomto složení:

Hlavní kapitán: br. Ing. Špatný, zpravodaj ústřední: br. Dr. Pavelka, zpravodaj výchovný: br. Dr. Průcha, zpravodaj technický: br. Štok, zpravodaj hospodářský: br. Tábořský, zpravodaj zpravodajský: br. Ph. Mr. Krombaur, zpravodaj zahraniční: br. Havelka, zpravodaj organizační: br. Gregr, zpravodaj plavební: br. Vojvára, zpravodaj lodní: br. Lang, zpravodaj revizní: br. Urban.

Pokud byla převzata dosud nevyřizovaná pošta byla novými referenty urychleně zpracována. Usneseno vydávati od čís. 30 novou Kapitánskou Poštu jako měsíčník o 20 stránkách, Redakce svěřena br. Dr. Průchovi. Na základě došlých přihlášek závodů byla vyhotovena "Termínová listina závodní" a publikována v K.P. Členové nového Hlavního kapitanátu se účastní a to hlavně br. Ing. Špatný a Havelka jednání na úřadech ohledně přidělení místa, klubocen^a loděnic i lodního parku pro jednotlivé oddíly a přístavy. Zařízená výroba a rozdělování bílých čepic pro vodní skauty. V Kapitánské Poště bude publikován "Pracovní výcvikový program v roce 1946", který schválením Hlavního kapitanátu se stal závazným pro všechny oddíly. K tomuto programu jsou postupně vydávány technické směrnice jednotlivých bodů programu. Členům Hlavního kapitanátu na dvou denních jednáních v Brně se podařilo provést řádnou oblastní organizaci vodních skautů na Moravě podle požadavků jednotlivých řek a ustanovení Zemského kapitanátu na Moravě. Tamější organizace by měla být vzorem též pro organizaci vodních skautů v Čechách. Byl dán zásavní souhlas k vypracování směrnice, resp. instrukcí ohledně vystupování vodních oddílů na veřejnosti. Schválen návrh na emblema na činnou čepici vodních skautů. V rámci státních kursů bude pořádána Odborná Lesní škola pro vodní vedoucí^{v oddílu} v Černošicích ve dnech 11. - 24. VIII. 1946 pod vedením br. Dr. Průchy. V současné době se projednává zřízení vodáckých hlídek všude tam, kde není dostatečného počtu hochů ku zřízení oddílu a kde jest daleko k nejbližšímu oddílu, kde by byli zařazeni. Vypracovaný návrh bude předložen organizačnímu odboru k projednání.

- i -

Z Á V O D N Í S K A U T S K Á P R A M I Č K E.

Je to původní skautská pramička, kterou převzal Svaz kanoistů od tehdejšího Svazu junáků-skautů a uvádí ji ve svém Závodním řádu ještě v roce 1938.

Závodní řád Svazu kanoistů uvádí doslovně:

Svaz kanoistů převzal od Svazu junáků-skautů tyto předpisy o stavbě pramiček:

Pramička je loď z prken o sílu nejméně 20 mm. Profil U tvořený třemi přímkami musí být zachován po celé délce lodi. Kormidlo musí být bezpodmínečně zapuštěno v havlance.

Rozměry: největší délka 620 cm.
nejmenší šířka 80 cm ve dnu uvnitř lodi.
Nejmenší součet šířky přídi a zádi: 100 cm.
sklon boků nejméně 2krát 15 cm.

Mužstvo tvoří čtyři až šest pádlujících /v sedu nebo v křesle/ a kormidelník, který pádlovat nesmí. Tolik Svaz kanoistů.

Hlavní kapitanát přejímá tento typ, který porovnáte-li jej s obrázkem v 1. čísle K.P. se liší v délce, šířce, a zejména konstrukci přídi a zádi. Příď je širší než záď.

Jinak nad limitami o největší délce, nejmenší šířce atd. si neberte hlavu, a máte-li chuť a možnost opatřit si tak dlouhé řezivo užíjte rozměrů výkresu.

Pramičku v uvedených rozměrech vyzkoušela Jednička a jak z dnešního čísla K.P. seznáte i Devítka z Pětky postavila čtyři pramičky tohoto typu. Velmi pěkné pramičky, které by dělaly čest každé loděnici.

Pramička sedí na vodě "jako bucha" jak říká technický vedoucí br. Štok, krásně udržuje svým delším laterálem směr. Postup stavby nemusíme jistě uvádět. Všechny oddíly stavěly pramičky a ve stavbě této není žádná zvláštnost.

Všimněte si jistě "svlaků" ve dně na které přiléhají žebra z úhelníků 30 . 30 . 5 mm.

U Vaší pramičky jsou žebra v celku. U této vidíte žebra poloviční.

Má to určitou výhodu. Jakou? Žebra v celku se rozpáhnou pod slunečním úpalem a prkna dně to pocítí, To je tedy eliminováno na minimum.

A při stavbě to nevedí. Naopak, zdá se, že právě jde snadněji. Doporučuji ovšem při přišroubování svlaků /ty raději z tvrdšího dřeva/ nedotahovat šrouby dokud nemáte sklenuty bočnice na žebrech. To už Vám dá praxe. Příď i záď můžete krýt dvěma prkénky. Při sjíždění vyšších jezů se uchráníte před šplichnutím.

Jinak se Vám jistě pramička líbí. Je velmi elegantní. Nemáte-li možnost postavit si ji sami, objednejte ji u H.K.V.S.

Doufáme, že nuž dostanete toto číslo do ruky už opravdu zahájíme práci ve vlastní loděnici. Čekáme dekret od Ú.N.V. každý den.

Šný.