

**HLAVNÍ KAPITANÁT VODNÍCH SKAUTŮ**



# Kapitánská pošta

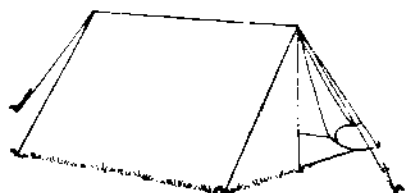
Ročník: **1**

Číslo: **33-**  
**34**

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!**

## K A P I T Á N S K Á P O Š T A

časopis pro teorii a praxi skautského vodáctví.

V Praze 15. června 1946.

R. I. Číslo 33 - 34.

Dr. Ota Dubský

### JUNÁCTVÍ NA VODĚ.

/Dokončení/.

Vodní junáctví v užším slova smyslu. Konečně máme na mysli vodáckou výchovu. Ta teprve činí z vodního junáctví něco jiného, než jenom mechanické spojení junáctví a vodních sportů. Chceme-li pochopit, v čem tato vodácká výchova spočívá, podívejme se po příčinách vzniku vodního skautingu v cizině. Nejprve se objevuje u národů přímořských a jeho cílem je vychovat mladé muže, milující moře, kteří jsou vyvířeni k životu na něm a dokonale se na něm vyznají. Třebaže všichni námořní skauti se nevěnují mořeplavbě jako životnímu povolání, přece si do života odnášejí lásku a znalost moře, vyznají se v plavbě a obsluze lodí a lze jich nejroznějším způsobem použít při pobřežní službě, při pracích v přístavě a tak podobně.

Nemáme moře a proto se mi nedivím tomu, že leckdo zapochybuje o smyslu vodního junáctví u nás. I kdybychom nepočítali za klad vodáctví skutečnost, že umožnilo chlapcům pod spolehlivým vedením a v junácké společnosti poznávat českou krajinu s hladiny českých a moravských řek, nosíme přejít bez povšimnutí onu část programu vodáckých oddílů, která české mládeži přibližuje život na našich řekách a rybnících a která sama o sobě odůvodňuje programovou odlišnost od junáctví na zemi.

Naše Labo, Vltava, spousta jiných přítoků, naše obrovské jihočeské rybníky - nerovnájí se v našem národním životě významem mořím, přímořských národů? Jejich význam stoupá rok od roku, stavba vodních děl zvyšuje jejich národohospodářskou cenu a my učíme naši mládež tuto cenu chápat.

Vykládáme o významu řeky a rybníka po stránce sociální a hospodářské, o pracích spojených a dopravou zboží po vodě, o životě v přístavě, o usplavnění řeky, o stavbě přehrad, o stavbě lodí, o využití síly větru k pohonu lodí, o obsluze motorové lodí, o poplachové povodňové službě, o celé řadě vysoce zajímavých poznatků o našich vodách. Vyrožené hnod doplňujeme praxí, navštěvujeme loděnice, plavíme se po voruch, důkladně prozkoumáme obchodní přístav, překladiště zboží, zúčastníme se lovu velikého rybníka, prohlédneme si přehradu ve stavbě i hotovou, oplachtíme si lodi, snažíme si získati přístup na motorovou loď a vyvířiti starší chlapce v její obsluze. Námětům se nekladou meze, vše záleží na fantasii kapitánově. Všechno takovéto podnikání je záměrné a je-li dobře organizováno, nese dobrý užitek.

Bojíte se, že na všechno nestačíte, že kapitán vodního oddílu by musel být vševěd a všouměl? Nemusí, dovědali si práci ulehčit. Požádá o pomoc odborníky, nejlépe z řad rodičů nebo příbuzných chlapců, třeba z jiného místního oddílu, a ti mu rádi pomohou. Vidíte, že tato část programu, pro suchozemský oddíl příliš speciální, činí z vodního oddílu vodní oddíl. Pátý vodní oddíl z Prahy, protože několikrát plul po moři, připojuje k tomu ještě určité námořnické nauky, které, obávám se, zůstanou zatím jeho zvláštností, protože málokterý z vodních oddílů může dnes počítati s plavbou po moři.

Všechny tři složky vodního junáctví, jak jsem je rozvedl, musí býti vyvířeny, nesmí jedna pohlecovati druhou, chceme-li míti řádný vodní oddíl. Spojením první s druhou obdržíme junácký oddíl se sportovním programem, vynecháním složky první dospějeme k vodáckému sportovnímu klubu.

Práce ve vodním oddíle je mnoho, pracujeme proto co nejúsilovněji a využíváme každé volné chvílky chlapců. Nebojme se, že je přetížíme a odraďíme. Vodní junáctví je velice zajímavé a právě tím, že práci dušovní vyvažujeme sportovní činností, udržujeme chlapce stále svěží a stále dychtivé nových úkolů.

Každý, kdo chce založit vodní oddíl, si uvědom, že kapitán vodního oddílu se pohybuje s chlapci po řekách, které nejsou vždy klidné a tiché a že tedy odpovědnost jeho a možnost způsobiti nepatrným zanedbáním nonpravidelné neštěstí je mnohem větší než u vodoucích oddílů suchozemských.

K zakončení svého článku připojuji stručnou tabulku činnosti vodního oddílu během jednoho roku:

### J A R O :

Březen: Stavíme nové lodi, opravujeme a tomujeme staré; - Dáváme do pořádku přístavní můstek zimním uložením pokrčenými; - Navštívíme loděnici; - Na pilu vybíráme dřeva na lodi, výklad o vhodnosti a užití dřeva.

Duben: Zaslunečnic dnu jdeme na vodu; - Výcvik nováčků na pramici, abychom je mohli později vzít na výlet; Plachtíme, kurs plachtění, se starší chlapci, užíváme plachet, zhotovených v zimě; - výlet vlečným jarníkem.

Květen: Uspořádáme training na závody a závodíme; - pořádáme vodní výlety; Vyvrcholání jarní sezony je o svatočudných svátcích.

### L Ě T O :

Červen: Přípravujeme tábor, na vodu se již mnoho nedostaneme;

Červenec: Táboříme v krajině, vhodné pro vodní junáky; - pokračujeme ve výcviku jak vodáckém a junáckém, tak i sportovním. - Pražské oddíly jedou domů po vodě. - Na tábor vzít pokud možno všechny lodi. - Na táboře postavíme závodní pramici. - Trénujeme na podzimní závody.

### P O D Z I M .

Září: Lehká atletika, míčové hry; - Plachtění, výcvik na motorovém člunu.

Říjen: Pokračujeme v programu minulého měsíce; - Výlety po suchu.

Listopad: Výlety po suchu, na nich junácký program; - zimní plovárna; - uložení lodí a přístavního můstku; - Oprava a zhotovování jadel.

### Z I M Ā :

Prosinec: Přípravujeme zimní tábor, junácký program, přednášky z vodáckého programu, zimní plovárna, tělocvična.

Leden: Zimní sporty, junácká a kulturní činnost.

Únor: Totéž.

Po celou zimu udržujeme chlapce v dobré tělesné i duševní kondici, aby na jaře byli schopni hned se dát do další práce.

---

Dr. Jaroslav Pavulka.

### D O L E S N Í C H Š K O L .

S prvním vzestupem a rozvojem skautského hnutí přibýlo i mnoho úkolů. Jedním z nich je uvedení nového činovníka vedoucího oddílu, či jeho zástupce - do základních znalostí pro vedení skautské jednotky nezbytných. Tento úkol mají splnit oblastní lesní školy, které by měly obsáhnouti všechny vedoucí oddílů a jejich činovníky v jednotlivých oblastech. Vědomě klademe důraz na "všechny" a to plným právem, neboť činovníci vodních oddílů musí mít jednoznačnou devisu: Především skaut a jako doplněk vodní. /Podstatné jméno názvu je skaut a přídavné pak vodní/ Platí pro ně tudíž stejné povinnosti jako pro ostatní.

Proto je potřeba, aby činovníci vodních oddílů prošli nejprve základy lesních škol pozemních. Naše vlastní kurzy vodácké budou pak nadstavbou.

Lesní škola ušetří čas, /a čas nejsou jen peníze, čas je život/ poskytne potřebné základní informace, opraví případné chyby a nedostatky a hlavně seznámí s věcmi již dobře vyzkoušenými a tak změní tápání a nedostatek kritičnosti při experimentování, které ještě často, u mnohých vodáckých vedoucích vidíme.

Je jisté, že názory na školení, zvláště v oblastech, se budou lišit velmi značně. Jako u každé nové věci budou i zde dva extrémy: pro jednoho to bude příliš málo, pro druhého pak opět příliš mnoho; i když doufáme, že těch druhých bude jen nepatrně.

V žádném případě nechce školení brát vlastní iniciativu, tolik potřebnou a nemá za úkol omezit individuálnost práce v oddílech, ale musí jasně říci své veto všude tam, kde by tato individuálnost se stávala patologickou, nezdravou, to znamená, jediným účelem a jediným cílem. Má naopak poskytnouti nutný základ, ale s dostatek pevný,

aby mladý činovník mohl na něm sprlehlivě budovati a zdárně rozvíjeti skautskou myšlenku. Představujeme si, že se každý oddíl bude snažiti vyslat alespoň jednoho vedoucího do těchto kursů, aby oddíly majíce v rezervě činovníka věci znalého, mohly bez obtíží pokračovati ve své činnosti i v takovém případě, kdy vedoucí nebude moci svůj úkol, ať už z důvodů jakýchkoliv, dále vykonávati. Neboť nečiní dobře ten kapitán, který nevychová a nepřipraví si své dobré zástupce. A zde se mu nabízí schodná, a celkem pohodlná cesta k vyškolení schopných zástupců, pozdějších kapitánů. Nemůže a nesmí být naším údělem, aby oddíly stály a padaly se svým kapitánem. Neopak, potřebujeme a chceme mít oddíly silné a zdravé, kde kapitán je sice onou hybnou silou a naplní celé oddílové činnosti, který, musí-li již odejít, nezničí svým nezdravým egoismem, lépe řečeno egocentrismem, vše, co dobrého vykonal a vybudoval. Jako na lodi, kde pro výměnu motoru, nevyřadíme definitivně z provozu celou loď. - Ano, jest nám třeba rezervy činovníků a je na Vás, kapitánech, zda budete mít dobré zástupce - dobré přístavné ve svých oddílech. Podporujte jejich školení a usnadněte jim návštěvu kursů, Váš oddíl mající potom dostatek činovníků bude moci zvládnouti více a těžších úkolů a Vy se budete moci na něho s hrdostí dívat a bez obav, že se rozpadne, kdybyste museli, být i jen na čas, zanechatí práce v oddíle.

Zúčastněte se kursů, oblastních i dalších lesních škol! Přispějte svými zkušenostmi i konstruktivní kritikou k jejich budování a prohlubování jejich činnosti, a přičiňte se tak, aby se staly tím, čím bychom si přáli je všichni mít: středisky skautského a vodáckého pokroku!

Věříme, že táborové ohně oblastních lesních škol zažehnou oheň pravého skautského nadšení ve všech srdcích, kde dosud nevzplanul anebo kde dosud nehořel plným plamenem!

Josef Š t o k .

#### ÚVAHA O CÍLECH VODNÍHO SKAUTINGU .

Sledujeme-li jen trochu pozorně různé příležitostně vydávané propagační letáčky vodních skautů pro nábor nováčků do vodáckých oddílů a sledujemu-li vlastní činnost oddílů a její zaměření do budoucna, zjistíme, že v některých a to procentuálně dosti četných oddílech dochází k nejednotnému pojetí cíle vodního skautingu. Vodní skauting má dáti hochům vedle všech možností, které jim poskytuje normální skauting ještě určitou možnost další, jako pohyb na vodě a všechny znalosti k tomu potřebné, možnost lépe poznati vodní zvířena a rostliny, možnost cestování po vodě a ještě jiné a jiné možnosti, související přímo s vodou.

Cíle vodního skautingu nemůžeme si libovolně stanoviti podle vlastní vůle, neboť jsme vázáni jednak pojetím myšlenky skautingu samotného, jednak vodními poměry republiky, neboť její vodstvo tvoří a v budoucnosti bude tvořit vždy základnu pro provozování vodního skautingu u nás. Pojetí myšlenky skautingu a její praktické provádění jest každému dobrému skautu známé tak, že možno klidně říci, že nedochází při jejím provádění k žádným podstatným výchylkám. Jinak však jest tomu u vodního skautingu, kde praxe jasně ukazuje, že některé oddíly nemají dosud dobře ujasněn cíl vodního skautingu a proto se podívejme prakticky a nezaujatě na jeho materiální základnu, t.j. na naše vody.

Naše republika a hlavně staré země historické mají převážně vodu proudící, t.j. řeky s převládajícími směry severojižními. Tyto řeky menší části jsou regulovány pro paroplavbu, další části jsou regulovány pro voroplavbu a další části jsou zcela nebo jen z části regulovány jen pro zamezení vodních zátop. S ohledem na tyto proudící vody jsou vody stojaté, t.j. jezera a rybníky ve viditelné menšině. Tytéž vodní poměry jsou také ve všech státech s námi sousedících. Nejbližší moře jest vzdáleno od našich hranic přibližně 600 km. A právě tento materiální podklad pro provádění vodního skautingu nám automaticky a při tom velmi ručně tvoří cíl vodního skautingu.

V první řadě se držme našich řek a vytvořme všechny předpoklady, aby hoši tyto řeky poznali. Aby poznali všechny jejich krásy a nebezpečí, jejich zhoubnou i blahodárnou činnost, jejich zvířena i rostlinstvo a poznali jejich význam pro zem. S řekami poznají hoši i naši krásnou vlast. Věřím pevně, že rychle postupující konsolidace a hospodářská prosperita republiky zlepší i hmotné poměry vodních skautů jak po stránce loďního materiálu, tak po stránce finanční, takže v nejbližších letech vodní skauti přejdou od stílych letních táborů částečně k táborům putovním, které budou důležitou složkou rekreační a výchovnou. Od těchto tuzemských putovních táborů bude podle nám daných možností politických i finančních již jen skok k putovním táborům na cizích řekách, zakončených případně tábořením u moře.

Z toho vyplývá jeden důležitý poznatek, že náš vodní skauting má podstatu zásadně říční. Moře bude tvořiti pouze výjimku.

Nyní se obrátíme k říčnímu problému. Ve třetím odstavci tohoto článku jsem rozdělil proudící vody na tři kategorie, z nichž dosud nejmenší jest s řekami regulovanými pro paroplavbu. S tímto rozdělením si musíme současně uvědomiti, který loďní materiál jest použitelný pro uvedený druh vod. Pramice, kanoe, kajak skládací s určitou výhradou i kajak švédský jsou lodě, které lze použiti na všech třech typech našich řek, na jezerech a rybní-

cích. Současně nutno podotknout, že tento druh lodí je cenově značně nedostupný a jeho použití značně prostorově omezené. Bude tudíž výhodnější a cenově úspornější, budou-li si oddíly kupovati neb stavěti lodě, kterých lze používat na každé vodě, t.j. pramice, kanoe a kajaky.

Po stránce praktické, shrneme-li předchozí dva odstavce, vyplývá, že jádrem programu vodáckého oddílu po stránce vodácké bude pro budoucnost řílení plavba na tuzemských řekách na pramici, kanoe, kajaku, t.j. lodích, relativně cenově přístupných a dávajících možnost jízdy na všech vodách a speciálně řekách, které ruka lidská nechala aspoň trochu v jejich přírodním stavu a tudíž také žádoucích pro dobrého vodního skauta. Po této stránce budeme vodní skauting provádět jakožto určitý druh vodní turistiky a tím dojde automaticky k jistému stupni spolupráce se Svazem Kanistů. Tento svým postavením svaz čistě sportovní má dva úkoly a sice činnost závodní a činnost turistickou. Vodní skauting vzhledem k celkovému pojetí skautské myšlenky a jejích cílů nemůže se nikdy plně věnovati činnosti závodní, aniž by tím porušil celkovou linii mravní a tělesné výchovy skautské.

Nyní se ještě podíváme, jak to vypadá u některých vodáckých oddílů.

U plachetního oddílu slyšíte jen samé řeči o kosatce, vratiplachtě, káče, tekoláři.

U motorizovaného oddílu slyšíte jen řeči o benzínu, karborátoru, svíče, kompresi atd.

U závodního oddílu o klokače, vtrčinách, závodech a drboch závodnicích. U mořského oddílu slyšíte opět výrazy jako malo, příboj, psi hlička, průvzlaky, tonáž a podobně. Bohužel to hlavní, jako skautský výcvik a vodácký výcvik pro vodní skauty je u těchto oddílů pouhá Popelka. Vedoucí těchto oddílů bohužel nechápou, jak touto specialisací škodí svým hochům a jak budou za svou myšlenkou znemožňují chlapcům využití plně krásy vodního skautingu. Za jeden motorový člun nebo plachetnici mohou poříditi několik pramic, s kterými mohou sjetí tisíce kilometrů různých řek, zatím co motorový člun nebo plachetnice jsou odkázány na nepatrný úsek řeky, na jezero nebo rybník. Závodní oddíl svou činností strhává hochy předčasně k závodění bez ohledu na jejich tělesný stav. Nejsem zásadně proti těmto druhům vodních skautingu, ale nesmí se zapomínati, že v těchto případech se jedná o určitou specialisaci, která nesmí býti na závedu celkovému pojetí vodního skautingu. Těmito materiálními základy jsou plně určeny i cíle vodního skautingu naší republiky jako státu vnitrozemského. Jízda po řekách tvoří hlavní činnost našeho vodního skautingu a k tomu musí směřovati též výchova vodních skautů. Tuto zásadu bez výhrad pochopili všichni vedoucí oddílů, umístěných na tekoucích vodách ještě neregulovaných pro paroplavbu. Jinak jest tomu u vedoucích oddílů umístěných na jezerech, rybnících nebo tekoucích vodách regulovaných pro paroplavbu, kteří často s oblibou dávají přednost vodnímu motorismu neb plachtění, zapomínajíce při tom, že svým počínáním ochuzují chlapce svých oddílů o možnost poznati řeky naší vlasti a to řeky nejkrásnější, jichž přírodní charakter není dosud porušen zásahy lidské ruky. Jest snad pohodlné jezdití motorovým člunem, ale srovnajte řeku, kterou projíždíte motorovým člunem s řekou, na kterou s ním nemůžete. /Regulované Labe a dolní úsek Vltavy - horní a střední Vltava, Lužnice, Otava, Malše atd./ Přemýšlejte, co dá hochům více poznatků přírody, zda řeka spoutaná navigačními hrázení, či nespoutaná řeka ve stavu, jak se sama tvořila. Plachtění jest také krásné, ale musíte uznat, jak prostorově mátu omezenou působnost. Jedte na motorovém člunu neb plachetnici 145 km Lužnice, 50 km divukrásné Malše, 90 km šarovské Otavy, 300 km naší Vltavy. Zkuste těmi loďmi jeti Černou, Stropnicí, Zlatou Stokou, Volynkou, Blanicí, Želivkou, Střelou, Orlicí, Opatovickým Průplavem, Jizerou, Ohří a jinými a jinými většími či menšími říčkami, které jsou dosud v nedotčeném stavu. Tyto všechny říčky budete moci hochům ukázati, pořídíte-li si místo dražšího motorového člunu neb plachetnice, lacině pramičky, jejichž provoz nad to nic nestojí. Naše "Mořské" oddíly zbytečně plýtvají svou energií ve studiu němořních znalostí, protože v nejbližší době jejich vyhlídky na moře jsou minimální, nebo vůbec žádné, vzhledem k celkové situaci politické - hospodářské a dopravní v Evropě. Kolik hochů v oddíle má rodiče tak finančně situované, aby mohli jim zájezd k moři hraditi, a co s hochy, kteří mohou jet z důvodů finančních? Tato svízelná otázka v oddílu ke pro celkovou mravní výchovu velice důležitá a nesmí se za žádnou cenu přezírat neb volně přecházet.

Z toho ovšem vyplývá, že náš vodní skauting po stránce materiální pro nejbližší pětiletí bude výhradně říšním skautingem vnitrozemského státu. Z tohoto poznatku vyplyne též veškerá činnost vodních oddílů. Nedělní, sobotní a nedělní sjezdy a vícedenní zájezdy, právě tak jako v budoucnu letní putovní tábory, pokud to finanční, hospodářské a dopravní poměry dovolí, budou směřovati na všechny naše řeky a vězte, než hoši poznají naše nejkrásnější řeky, že uplyne v nich hodně vody a že vám, vodáckým vedoucím hodně práce. Toto zaměření upravuje současně lodní program. Koupě kanoe, kajaku skládacího neb švédského jest v dnešní době pro oddíly neúnosná a proto veškerá snaha oddílu se ponese k získání dostatečného počtu pramic. Koupě pramice činí výdej něco přes 3.000.- Kčs, výroba pramice v oddíle stojí maximálně 1.500.-Kčs. Z důvodu výchovných a potom finančních jest žádoucnější vlastní stavba pramice než koupě.

Poznání našich řek, jejich přírody, jejich života, jejich blahodárné a ničivé činnosti v rámci pojetí celkové skautské myšlenky a výchovy jsou cíle našeho vodního skautingu. Nepotřebujeme pro jeho naplnění cizích vzorů, neboť si stačíme sami k vytvoření československého vlastního vodního skautingu a naše řeky jsou nám bližší než cizí moře a řeky.

## ZÁVODNÍ LODĚ.

Protože v poslední době dochází z řad vodních skautů hojně písemných dotazů o rozměrech lodí závodních i cestovních a protože jsme zjistili, že v oddílech by si chlapi chtěli postavit kanoa neb kajaky, uvádíme níže rozměry závodních lodí tak, jak jsou uvedeny v Závodním řádu Svazu kanoistů. Tyto rozměry vhodnou aplikací můžete přizpůsobit na normální lodě cestovní.

Výpis:

§ 17. Mezinárodně uznané závodní lodí /pokud odpovídají níže uvedeným předpisům/ jsou:

1. Kanoa /C 1 a C 2 /.
2. Kajak /švédský, dřevěný/:  
a/ jednosedadlový /K 1/;  
b/ dvousedadlový /K 2/;  
c/ čtyřsedadlový /K 4/.
3. Kajak skládací: a/jednosedadlový /F 1/;  
b/ dvousedadlový /F 2/.

§ 18. Všeobecná ustanovení:

Pokud u jednotlivých lodí není jinak určeno, jsou jejich rozměry dány najvětší přípustnou délkou, nejmenší přípustnou šířkou a vahou.

**D é l k o u** rozumíme vzdálenost krajních bodů přídi a zádi, měřenou v průřezu podélném, počítajíc v to i případné kování. Kormidlo, pokud je přípustné, se nepočítá do délky lodi.

**Š í ř k o u** rozumíme nejmenší přípustnou šířku lodi, měřenou mezi krajními body příčného průřezu v rovině vodorovné. Nejmenší přípustná šířka lodi se měří na vnější straně v místě, kde je loď nejširší, při čemž ochranné lati - pokud jsou dovoleny - se nepočítají.

Pod dojemem krajního bodu přídi, resp. zádi, případně krajního bodu příčného průřezu, se rozumí tečný bod myšlené vavlice a příslušné části lodi, pod pojmem hlavice se rozumí nejvyšší bod přídi, resp. zádi lodi.

**V a h o u** se rozumí nejmenší přípustná váha lodi bez pádel a odnímatelných částí, pokud jsou dovoleny.

Na kanoi se pádluje pádem jednoduchým, na kajaku dvojpádem.

### 1. Kanoa /C 1 a C2./

§ 19. Kanoa pro jednotlivce i pro dvojice jest snadné.

Rozměry: Délka	520 cm,
šířka	82 "
hloubka nejmenší	32 "
váha neomezena,	

Nejširší příčný průřez lodi smí býti vzdálen nejvíce 20 cm před nebo za polovinou délky lodi. Hloubka lodi se měří na téměř místě jako šířka. Kanoa smí být zhotoveno jen ze dřeva, plátěný potah je dovolen. Tvar lodi kromě rozměrů není nijak blíže určen, jest však omezen takto:

Kanoa smí býti buď nekryté nebo kryté jen částečně. Přední kryt nesmí býti delší než 100 cm, zadní ne více než 75 cm, měřeno přímo od hlavice přídi, resp. zádi. Na kryt proti vzdušným proudům /parsinging/ od horního krytu až ke dnu lodi, se pohlíží jako na součást vrchního krytu a délka jeho se započítává do délky přípustné. Kryty smí býti ukončeny vlnolamy, tyto však nesmí býti vyšší než 20 mm, musí býti zaobleny a pohlíží se na ně jako na součást krytu. Kryty na žádném místě nesmí převyšovat myšlenou přímkou mezi oběma hlavici. Tato spojnice musí býti ve vzdálenosti 150 cm od krajního bodu přídi, resp. zádi, nejméně 42 cm ode dna lodi /svise měřeno/. Postranní vlnolamy a postranní kryty jsou nepřipustné. Zesílení dna /obšívka/ není dovoleno o více než 2 mm.

Příď i záď lodi musí býti souměrně zahnuty v plynulé, nikoliv lomené linii, při čemž hlavice jest od krajního bodu vzdálena 50 - 250 mm. Příčný průřez v místě největšího rozpětí musí býti v horní části zaoblen dovnitř, takže největší šířka lodi jest v místech  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{2}$  celkové hloubky lodi, t.j. v 8 - 16 cm pod rovinou lubů. Vzdálenost vnějších stran lubů v místě největší šířky lodi musí býti nejméně o 20 mm menší než vlastní šířky lodi. Zaoblení dna, měřeno vně, musí býti kruhovitě, při čemž poloměr kruhu musí býti nejméně 850 mm.

Zaoblení dna se měří v ploše 200 mm před a 200 mm za místem největšího rozpětí - kromě šířky měřeného zaoblení jest nejméně 200 mm napravo i nalevo od podélné osy /kylu/ lodi. Věření se děje pomocí posuvného měřidla. Kanoe musí být opatřeno kýlem, který může být široký až 20 mm a vysoký až 30 mm po celé délce. Součástky, které nejsou pevně připevněny a které by mohly udržovat tvar lodi, nejsou přípustné.

## 2. Kajak /švédský/.

### § 20. A/ Jednosedadlový /K 1/

Rozměry: délka	520 cm
šířka	51 "
váha	12 kg

Kajak může být zhotoven jen ze dřeva, plátěný potah je dovolen. Tvar není blíže určen a je omezen jen udanými rozměry, při čemž nejširší příčný průřez musí být ve střední pětině lodi, t.j. 10 % celkové délky lodi před a za polovinou této. Kajak nesmí mít kormidlo, naproti tomu je dovolena nepohyblivá a pevně připevněná kýlová ploutev, která však nesmí loď prodlužovat.

### § 21. B/ Dvousedadlový /K2/

Rozměry: délka	550 cm
šířka	55 "
váha	16 kg

Ostatní omezení se shodují s kajakem jednosedadlovým s tím rozdílem, že dvousedadlový kajak může mít kormidlo, jehož rozměry jsou omezeny jen tak, že nesmí být silnější než 10 mm po celé délce.

### § 22. C/ Čtyřsedadlový /K4/

Rozměry: délka	1100 cm
šířka	55 "
váha	neomezená.

Ostatní omezení se shodují s kajakem jednosedadlovým s tím rozdílem, že tato loď musí mít kormidlo, jehož rozměry jsou omezeny jen tak, že nesmí být silnější než 12 mm po celé délce.

### § 23. Kajak skládací.

Všeobecná ustanovení: Pod pojmem skládací kajak se rozumí loď, sestávající z dřevěné, laťové rozložitelné kostry a z potahu z gumového plátna; tuto loď možno úplně rozložit a opět složit, kterýžto předpoklad musí být dodržen. Ze skládací kajaky nelze považovat čluny rozložitelné, zhotovené ze dřeva, kovu neb z jiného než přípustného materiálu. V koště skládacího kajaku nesmí být více jak 9 podélných laťů, počítaje v to i kýl i laťi lubové. Šířka lubových laťů nesmí být větší než 120 mm. Podélné laťi nesmí být na žádné ploše širší než 20 mm. Žebra, která určují tvar lodi, jsou zhotovena ze dřeva a nesmí mít žádná podložka. Jakékoli vyztužené potahy vložkami z kovu nebo z jiného materiálu není přípustné, vyjma kování hlavic a kormidla. Kormidlo jest přípustné, nesmí však být silnější než 10 mm a jeho délka se nepočítá do celkové délky lodi.

### § 24. A/ Jednosedadlový /F 1/.

Rozměry: délka	450 cm
šířka	55 "
váha	15 kg.

Šířka vnější se měří stejně jako u kajaku švédského. Váhou se rozumí váha samotné lodi bez příslušenství a opěrátek. Výška, měřená mezi dnem lodi a horním krytem ve středu přední strany otvoru /kokpitu/, musí být nejméně 30 cm. Postranní výška ve středu lodi musí být nejméně 23 cm. Šířka lodi se měří dále na třech místech uvnitř lodi, a to uprostřed /po délce/ a 7 cm nade dnem lodi a má být:

- a/ 100 cm před polovinou délky lodi nejméně 33 cm
- b/ v polovině délky lodi nejméně 44 "
- c/ 100 cm za polovinou délky lodi nejméně 28 "

Kajak skládací jednosedadlový může mít nejvíce 7 příčných žebel.



§ 25.

3/ Dvousedadlový /F 2/.

Rozměry: délka:	550 cm
šířka	75 "
váha	22 kg.

Šířka i váha se měří stejně jako u kajaku jednosedadlového, rovněž výška mezi dnem a horním krytem jest též, t.j. 30 cm. Postranní výška středu lodi musí býti nejméně 24 cm. Šířka lodi se měří dále na třech místech uvnitř lodi, a to uprostřed po délce a musí být:

- a/ 125 cm před polovinou délky lodi nejméně 40 cm
- b/ v polovině délky lodi nejméně 47 "
- c/ 125 cm za polovinou délky lodi nejméně 32 ".

Kajak skládací dvousedadlový může míti nejvíce 9 příčných žebér.

Příslušné rozměry a plán pramice byly již uveřejněny v předchozím čísle Kapitánské Fošty a proto jej zde znovu neuvádíme. Víme, že se stavbou kanoe i kajaku není u oddílů žádných zkušeností a proto Vám radíme, abyste požádali o pomoc rowery, kteří se jistě před válkou stavbou těchto lodí zaměstnávali a mají tudíž určitě zkušenosti. Věříme, že Vám rádi pomohou. Přejeme Vám k Vaší stavitelské činnosti hodně zdaru a nad nějakým tím říznutím do prstu neb klepnutím do prstu nenaříkejte.

Josef Štok:

#### ZÁCHRANA SPORTOVNÍCH PLAVIDEL.

Často se Vám stane na túře nebo pouhé vyjíždce, že jsou pramice, kanoe neb kajaky zality vodou a stojíte před otázkou, jak se této vody z lodě zbaviti, aby loď byla opět schopna plavby. Stane-li se zatopení vodou blízko u břehu je vám dobře, stane-li se tak uprostřed řeky a k tomu ještě v prudce proudící vodě, stojíte před problémem, jak zatopenou loď, která se vodou stala neřiditelnou, dopravíte ku břehu jako jedinému místu, kde můžete loď vody zbavit.

Nejdříve probereme podle možností všechny případy, v kterých zatopení může nastati:

- 1./ převržení lodi z jakéhokoli důvodu na klidné vodě,
- 2./ zalití lodi na neproudící vodě vlnami od parníku nebo větru,
- 3./ převržení lodi v peřejích najetím na kámen,
- 4./ zalití lodi v prudce tekoucí vodě najetím na mostní pilíř, bagr, zakotvenou nebo plující loď,
- 5./ převržením najetím na kotevní nebo vlečné lano,
- 6./ zalitím vlnami v peřejích a
- 7./ převržením nebo zalitím pod propustí.

Záchranné prostředky podle druhu plavidla:

- 1./ pramice - vlečná šňůra nejméně 10 m dlouhá, vylejvák, kotlík,
- 2./ kanoe - vlečná šňůra, nejméně 10 m dlouhá, kotlík neb jídelní šálek, houba nebo nadrž a
- 3./ kajak - totéž co u kanoe. Jak vidíte, společným činitelem pro všechny tři druhy lodí jest šňůra. Těchto 10 m šňůry, je-li stále dobře /tedy předem/ připraveno, Vám ušetří hodně námahy. Jeden konec šňůry jest přivázan pevně k lodi buď na přídi nebo zádi a šňůra jest volně složená v závítech položena na dně lodi. Druhý konec jest nejlépe upevněn na pádlo, abyste jej v rozhodném okamžiku nemusili hledati. Ještě jednou zdůrazňuji, aby šňůra byla volně a v pravidelných závítech složená v lodi a nikoliv pohozena v nerozmatelném klubku. Tato šňůra nám slouží k tažení lodě ku břehu. Ostatní výše vyjmenované prostředky slouží jen k vylévání vody z lodě nebo k čištění.

Jak jsem již řekl v úvodu, stane-li se Vám převržení nebo zalití lodě u břehu, jest Vám celkem dobře, avšak stane-li se uprostřed řeky a k tomu ještě třeba prudce tekoucí jest hůře. V případě, že se nám převržení nebo zalití lodě stane na stojaté nebo velmi slabě proudící vodě, jest dobře před vlastní záchranou lodě uvědomiti si dva důležité momenty: vzdálenost k nejbližšímu břehu a směr větru, je-li silnější. Zásadně táhneme loď k nejbližšímu břehu, pouze v případě silnějšího větru táhneme loď k břehu ve směru větru /vítr nám hodně pomáhá/. Na vodě silně proudící táhneme loď při rovném toku řeky k nejbližšímu břehu nebo podle směru větru, při ohybach řeky jest však výhodnější táhnouti loď vždy na vnější břeh, t.j. nárazový, protože v tom směru nám pomáhá proud. Na zásadu větru a proudu nikdy nezapomenme!

A nyní přejdeme k vlastní záchraně. Záchrana na stojaté vodě neb velmi slabě proudící - případ 1/ uvedený v druhém odstavci tohoto článku. Posádka plave s lodí a strkáním nebo taháním ji dopraví ku břehu. Loď vleče vždy celá posádka vyjma případy, kdy část posádky zachraňuje zavazadla. V případě 2/ nedojde k zalití nikdy rázem a proto jest třeba, aby posádka zachovala klid a loď nakláněním nenabírala ještě více vody. Jeden nebo více členů posádky vylévají pomocí kotlíků nebo vylejváku vodu a zbytek pádluje ku břehu buď k nejbližšímu, anebo v případě silného větru ku břehu po větru. V případě 3/ začne vydatně pomáhati šňůra. Člen posádky mající druhý konec šňůry, pluje s ním ku břehu a to vždy nad lodí na vzdálenost asi poloviční délky šňůry. Jakmile se nohou dotkne dna řeky, začne volně napínati šňůru a je-li třeba pomalu tahu šňůry povoluje. Napnutím šňůry a tlakem vody jest loď hnána ku břehu. Nezapomeňte nikdy, že loď naplněná vodou jest v proudu velmi těžká a náhlým napnutím hrozí eventuelně prasknutí šňůry. V případě 4/ máme nejdříve eventuelitu mostního pilíře /dosti častý zjev na alpských řekách/. Najedete-li na pilíř, jste pravidelně z lodě nárazem vymrštěni a plavete s proudem dále buď se zatopenou lodí nebo bez ní, protože ta vězí pevně na pilíři. Plavete-li s lodí postupujete jako v případě 3/. Když jest však loď zachycena ještě na pilíři, musíte se pokusiti dostatí se k ní s mostu buď z vody, loď s pilíře sešoupnouti a potom ji výše popsaným způsobem dovléci na břeh. Najedete-li na bagr nebo loď, nastarejte se o svou loď, nýbrž v první řadě o sebe, aby vás proud nestrhl pod bagr nebo loď, protože býti pod nimi není nic příjemného, což uvidíte na své lodi, která určitě proudem bude pod ně stržena. To co vám potom dleji vyplave, zachraňte obvyklým způsobem, popsaným v případě 3/. V případě 5/ si počínajte právě tak jako v případě 3/. V případě 6/ pokuste se vylejvákem neb nádobou během jízdy vyčerpati vodu z lodě, s lodí zaměřte rychle ku břehu a opatrně přistávejte, protože loď jest vodou těžká a těžko řiditelná. V případě úplného zalití pracujete jako v případě 3/. V případě 7/ pracujete jak popsáno v případě 3/.

V předchozím odstavci jsou zhruba vyčerpány veškeré případy nejběžnější. Nyní ještě krátce jak dostaneme vodu z lodě, když tuto máme již u břehu. Je-li pramice převržená, otáčíme tuto přímo úplně ve vodě, potom se snažíme loď aspoň trochu vytáhnouti na břeh neb aspoň vysunouti na kameny, aby pramice byla trochu boky nad vodou. Vytahováním lodě z vody vyleje se již část vody. Potom, je-li posádka dosti tělesná silná, můžeme loď pomalu převrhnouti na bok, nikoli úplně dnem vzhůru a tím voda vyteče. Koní-li posádka dosti tělesně silná, nezbude než trpělivě pomocí kotlíků, vylejváku a jiných nádob vodu vyčerpati. U kanoe jest práce již lehčí. Převržená kanoe se opět obrací úplně na vodě. Je-li posádka tělesně zdatná, natočí převrženou kanoe jedním bokem trochu výše a držíc kanoe na špicích, zvedá kanoe přímo vzhůru až nad vodu, takže veškerá voda rychle vyteče. Nad vodou kanoe rychle otočíme a položíme poralu na hladinu. Nelze-li tohoto způsobu užití, musíme vodu vyčerpati nádobou. Zalitý kajak můžeme jenom trochu nadsaditi na břeh a potom trpělivě vylévati nádobou. Teprve když již jest v kajaku nepatrně vody, můžeme kajak vyzvednouti nad vodu, obrátiti a zbytek vody vylíti střídavým zvedáním přídě a zádě až všechna voda vyteče. Kajak zalitý vodou nikdy nasměru zvedati nad vodu, ježto by takové zacházení kajak nevydržel a zlomil by se v půli.

Po vylití vody jest třeba loď ještě dobře vysušiti, specialně máme-li kanoe nebo kajak. K tomu použijeme houby nebo v případě nouze i dobrého esavého hadru. Kanoe vytěráme pod podlážkou a hlavně na špicích, protože tam by dřevo vlhket nejdříve začalo hnití. Ještě větší pozornost musíme věnovati dobrému vysušení kajaku, protože u něho možnost hnití jest ještě větší, vzhledem k většímu uzavření lodě.

Ke konci článku chci připomenouti několik hlavních zásad. I když se loď převrhně nebo zalije, vedoucí posádky zůstává vedoucí posádky i dále a jeho rozkazů jest vždy poslechnouti. Nesmí dojiti k případu, že posádka prostě loď opustí a plave ku břehu nebo polovina posádky táhne loď na pravý břeh a polovina na levý břeh. Záchrana na lodi se musí díti promyšleně a organizovaně. Při záchraně lodi si dobře uvědomte vodní stav. Jiné poměry jsou dány nízkým stavem vody a opět jiné vysokým stavem vody. Tyto stavy podmiňují rychlost a sílu vody a nutno je dobře bráti v úvahu. Mějte přehled o překážkách ve vodě kam zatopnou loď vanete. V případě skutečného nebezpečí života nabojte se dáti rozkaz upustiti od záchraně lodi a zachrániti životy. Životy posádky jsou dražší než jakákoliv loď. Využívejte eventuelně úplavu za kameny v řečišti neb zpátečních proudů v řečišti nebo u břehu. Nabojte se raději se zatopenou lodí splouti několik desítek metrů níže, když jest tam břeh k vylévání lodi příhodnější. Nesnažte se nikdy uhýbati se zatopenou lodí proti proudu, budete mít na to málo síly, raději s ní uhýbejte po proudu. Uvize-li loď v řečišti na kameny, odleďte pádu hloubku řečiště a na vhodném místě vlezte do vody a z vody sešoupněte loď s kamens.

Snažil jsem se v tomto článku dáti vám několik pokynů a rad k záchraně zatopených neb převržených lodí, protože dobře vím, že není dobrý vodák ten, který se nikdy "naudělal" ale právě tak vím, že není dobrý vodák, který se za den "udělá" několikrát.

V Y Z N Á T E   S E   V   P O Č A S Í ?

Poněvadž často mluvíme o počasí, neměli bychom se při tom alespoň dopuštět hrubých chyb. Zde se zmíníme o některých rozšířených názorech o počasí - z nichž některé jsou nesprávné. Chcete-li zjistit, jaké jsou vaše znalosti počasí, zatrhněte odpověď kterou pokládáte za správnou. Dosáhnete-li alespoň 18 správných odpovědí, můžete si k svým meteorologickým znalostem blahopřát.

- |  |           |
|--|-----------|
| 1. Nejstudenější dny v zimě jsou ty nejkratší.   | Áno - ne. |
| 2. Kruh kolem měsíce je známkou, že bude pršet nebo padat sníh.  | Áno - ne. |
| 3. Ukazuje-li tlakoměr vysoký tlak, znamená to, že lze očekávat pěkné počasí.                            | Áno - ne. |
| 4. Sníh jsou zmrzlé kapky deště.   | Áno - ne. |
| 5. Na zahrady v údolích a roklinách padá mráz na podzim zpravidla dříve než na zahrady na kopcích.       | Áno - ne. |
| 6. Otevřená okna přitahují blesk.  | Áno - ne. |
| 7. Ne teplo, nýbrž vlhkost způsobuje, že se některé dny necítíte dobře.                                  | Áno - ne. |
| 8. Kroupy padají zřídka v zimě.  | Áno - ne. |
| 9. Změna fáze měsíce mívá v zápětí změnu počasí.   | Áno - ne. |
| 10. Ani dvě sněhové vločky nejsou naprosto stejné.   | Áno - ne. |
| 11. Je správné, říkáme-li, že "rosa padá v noci" ?   | Áno - ne. |
| 12. Průměrný počet bouří, které každou chvíli zuří na celém světě se pohybuje spíše kolem 2.000 než 200. | Áno - ne. |
| 13. Někdy je tak zima, že nemůže sněžit.   | Áno - ne. |
| 14. V létě je tepleji než v zimě proto, že je země blíže k slunci.                                       | Áno - ne. |
| 15. Bouřky někdy způsobují zkysnutí mléka.   | Áno - ne. |
| 16. Poruchy v radiu jsou častější v létě než v zimě.   | Áno - ne. |
| 17. Duha možno vidět i v noci.   | Áno - ne. |
| 18. Hrom je naprosto neškodný.   | Áno - ne. |
| 19. Jínovatka je zmrzlá rosa.  | Áno - ne. |
| 20. Je zvláště nebezpečné vyhledávat úkryt před bouřkou pod stromem, stojícím o samotě.                  | Áno - ne. |
| 21. Rudý západ slunce znamená obyčejně bouřlivé počasí příštího dne.                                     | Áno - ne. |

O d p o v ě d i .

1. Ne.- Nejkratší dny jsou 21., 22. a 23. prosince. Až do ledna vydává země více tepla, než obdrží od slunce, zahřívají tak ovzduší. Nejchladnější dny přijdou obyčejně teprve, až nastane rovnováha mezi příjmem a vydáváním tepla.
2. Áno. - Záře kolem měsíce je způsobována vysokými mraky, složenými z drobných sněhových krystalů v dráze měsíčního světla. Tyto mraky zpravidla předpovídají nestálé počasí.
3. Ne. - Zda tlakoměr ukazuje nízký či vysoký tlak vzduchu není směrodatné, záleží jen na tom, zda tlak stoupá nebo klesá. Poznenáhle klesání tlaku vzduchu - i když je tlak ještě pořád dosti vysoký - znamená skoro vždycky, že se blíží nepříznivé počasí.
4. Ne. - Vplískanici padají zmrzlé kapky deště. Sníh padá ze sněhových mračen přímo na sníh a jeho vločky tvoří se srážením vlhkého vzduchu při teplotě pod bodem mrazu.
5. Áno.- Těžší studený vzduch klesá do nižších poloh, takže teplota je zde často o 2 až 3 stupně nižší než na kopcích.
6. Ne. - Tato domněnka nebyla vědecky prokázána.
7. Áno.- Je-li vzduch vlhký, nemůže, poněvadž je už nasycený vodou, pohlcovat pot z těla.
8. Áno.- Kroupy se nikdy netvoří, není-li bouřka a podmínky pro bouřku jsou v zimě vzácné.
9. Ne. - Toto je jeden z nejrozšířenějších omylů o počasí. Všechny vědecké doklady ukazují, že tlakové změny vzduchu, - které způsobují změnu počasí, - pokračují bez zřetele k tomu, jaký je měsíc.
10. Áno.- Vědci ještě nikdy nenašli dvě sněhové vločky naprosto stejné.
11. Ne. - Rosa nikdy nepadá, nýbrž tvoří se v místech kde ji najdeme. Když se vlh ost z teplého vzduchu usadí na něčem chladném, vlhký vzduch se začne srážet a tvoří se rosa.
12. Áno.- Statistiky dokazují, že v každém okamžiku zuří na celém světě přibližně 1;900 bouří.

13. Ne. - Suchý a zároveň chladný vzduch znamená malou pravděpodobnost, že bude sněžit, neboť pro nízkou vlhkost se nemohou tvořit sněhová mračka. Ale to je vše, o tento rozšířený názor podpirá.
14. Ne. - Naše zeměkoule je slunci nejbliže 2. ledna. V tu dobu však plně nevyužíváme slunečního tepla, protože v zimě jsou dny kratší, sluneční paprsky dopadají na zem šikmo a neméně než 80% tepla održí sníh, ležící na zemi, do prostoru.
15. Ne. - Horké a vlhké počasí - stav, jenž podporuje vznik bouří - podporuje zároveň vznik bakterií, které způsobují, že zkysá mléko. Bouřka je naprosto neškodná.
16. Ano. - Poruchy v radiu způsobují poruchy počasí. Poněvadž bouřky jsou častější v létě, poruchy v radiu způsobené blyškáním, jsou také častější v létě.
17. Ano. - Měsíční duhu pozoroval již Aristoteles. Všeobecně řečeno duhu tvoří sluneční paprsky procházející kapkami deště. - Světlo měsíce, jež je jen odrazem světla slunečního, se k tomu účelu také hodí.
18. Ano. - Není důkazů, které by svědčily, že je tomu naopak.
19. Ano. - Jsou-li předměty na nichž se usadila rosa tak studené, že tekutina na nich usazená začne mrznout, tvoří se jinovatka.
20. Ano. - Stromy stojící o samotě bývají častěji zasaženy bleskem, než stromy stojící ve skupině.
21. Ne. - Rudý západ slunce předpovídá jasné a suché počasí. Suché ovzduší, které lidé téměř vždycky ztotožňují s pěkným počasím, propouští červené sluneční paprsky ve větší míře než modré.

"New York Post".

#### VODNÍ SYSTÉM JIŽNÍCH ČECH.

Při četných rozmluvách s vodními skauty i vodáckými činovníky jsem seznal opět jeden důsledek německé okupace na vodní skauting a totiž praktickou neznalost našich řek. Chci se pokusit aspoň krátce charakterizovat řeky jižních Čech, aby vedoucí oddílů měli aspoň trochu jasno o možnostech jízdy a sjízdnosti těchto řek.

Páteří jihočeského vodního systému jest Vltava pramenící na Šumavě a sjíždá od Lenory. Nádraží Lenora jest vzdáleno necelých 250 m od řeky /Teplá Vltava/, která jest zde splavná pro naše lodi skoro za každého stavu vody. Odtud až po Lipno má řeka ráz lužního údolí přerušovaného lesy a poskytuje krásné výhledy na šumavské velikány. V rozlehlých lukách ční typické šumavské seníky, které v případě náhlého deště skýtají střechu nad hlavou a někdy i vítaný nocleh. Trať Lenora - Lipno měří cca 80 km, v Lipnu nutno jízdu přerušit, loď navažovat na elektrickou dráhu a převézt do Vyššího Brodu, vzdáleného asi 10 km. Na této trati jsou totiž známé Čertovy proudy s průměrným klesáním asi 15 m na 1.000 m. Jsou nesplavné. Doporučuji projít pěšky, místo vlakem s loděmi. Jedinečné přírodní krásy a je-li větší voda i jedinečná podívaná. Z Vyššího Brodu až za Zlatou Korunu protírá se Vltava hlubokým zalesněným údolím, nejkrásnějším v úseku Krumlov - Zlatá Koruna. Trať Vyšší Brod - Zlatá Koruna měří cca 60 km. Pod Zlatou Korunou končí krásný úsek horní Vltavy, jehož krásy vychutnejte volnější jízdu a častými tábory. Odtud až po Hlubokou teče Vltava budějovickou kotlinou a pohledem na jih se loučíte s posledním výhledem na Šumavu. Projíždíte-li Budějovicemi za vyšších vodních stavů vyplatí se již finančně i časově přerušit jízdu po Vltavě, naložit loď na vlak a udělati zastávku do Kaplic na Malši. Z nádraží k vodě jest jenom něco málo přes 4 km a dřina s loděmi až k botě praskají, ale jste-li jednou na Malši a má-li tato dosti vody dáte mi všichni za pravdu, že ty 4 km dřiny stály za to. Malše teče hlubokým lesnatým údolím a díky své opuštěnosti ještě lidé neopravovali její tok. Řeka v přírodním a neporušeném stavu. Jste-li již v těch končičkách musím vás upozornit na Stropnici a Švarcavu. Tyto tři jihočeské divoké říčky vyžadují již určitých vodáckých zkušeností a proto doporučuji před jejich sjížděním velkou dávku sebekritiky a i kritiky k schopnostem hochů. Malše z Kaplic měří asi 50 km, Stropnice z Borovan asi 20 km, Švarcava od ústí Pochošského potoka necelých 15 km.

Vrátme se však opět na Vltavu. Budějovická kotlina ze Zlaté Koruny do Hluboké měří, počítáno na říční kilometry zhruba 40 km. Od Hluboké vstupuje Vltava opět do zalesněného údolí, protéká hlubokou oborou a pod Týnem n. Vlt. cca 24 km. Pod Hlubokou přijímá po pravé straně Lužnici. Pod ústím Lužnice do Vltavy asi 1 km jest v řece značně rozlehlý ostrov. Odtud protéká Vltava dalších 24 km hlubokým údolím, aby u Červené překonávala v hlubokém a lesnatém údolí Červené proudy v jejich celkové délce asi 10 km. Ke konci těchto proudů vtéká u Zvíkova do Vltavy perlonosná Otava. Od ústí Otavy ještě něco málo přes 10 km protéká Vltava až k Orlíku lesnatým údolím, od Orlíku až po Županovice protéká údolím útvary žulového, dávající jedinou obživu chudému lidu tohoto úseku průmyslem kamenickým. Ze Županovic počíná opět krásné lesnaté údolí v délce necelých 25 km až do Záhoří.

Zde vlastně by měla již tůra končit, protože od Záhoří začíná vzdutí Štěchovické přehrady, potom následuje hned Vranská přehrada, t.j. stojatá voda v délce 25 km. Pak již následuje jen regulovaný úsek do Prahy asi 15 km a dalších necelých 60 km pro vodáka nezábavné tůry do Mělníka, kde se Vltava vlévá do Labe.

Některé technické údaje Vltavy: Na trati Lanona-Lipno jsou 4 jezy, Vyšší Brod-Krumlov 6 jezů, Krumlov-6 jezů, Krumlov-Budějovice 7 jezů, Budějovice 3 jezy, Budějovice-Ústí Lužnice 10 jezů, Ústí Lužnice-Ústí Otavy 9 jezů, Ústí Otavy - přehrady nad Prahou 3 jezy /Podskalí jest poslední, říční km 90.5/ a potom následuje 9 jezů, které nemají propustě, ale široké a lehce sjízdné průlomy. Nad Prahou jsou 2 přehrady, Štěchovická /přenášeti po pravé straně/ a Vranská přehrada /přenášeti po levé straně/. Praha má 4 jezy a pod Prahou až k Mělníku jsou další 4 jezy. Proudů neb souvislejší delší peřeje jsou na Vltavě na trati Krumlov-Zlatá Koruna-Dívčí kámen, Hlubocké proudy, Červenské proudy a Bučilské proudy. Na Vltavě jest asi 25 tábořišť Svazu kanoistů, označených žlutým trojúhelníkem s velkým červeným T a asi 15 stanic Svazu kanoistů označených žlutým trojúhelníkem s velkým červeným S.

Kilometráž Vltavy začíná v Budějovicích u Ústí Malše, kde jest nulový bod pro počítání kilometrů do Mělníka.

Místa pamětihodná nebo pozoruhodná: Čertovy proudy, klášter ve Vyšším Brodě, nový a starý zámek v Rožmberku, Krumlovský zámek, klášter ve Zlaté Koruně, zámek v Hluboké, Ústí Lužnice /typický rozdíl teploty a barvy vody/, Zvíkov, Orlík a po stránce technické jest zajímavá Štěchovická přehrada. O Praze a Mělníku doufám, že se nemusím zmiňovati.

Více, s ohledem na místo, nemohu o Vltavě napsati a kdo má zájem, přečte si krásnou knihu Dr. Chalupného "Vltava 2".

L u ž n i c e jest pravý přítok Vltavy. Pramení v Rakovsku a jest splavná od samých státních hranic a tůru počínáme v Nové Vsi. Od státních hranic až po Tábor teče Lužnice v lučinské neb lesnaté rovině. Z vlastní Lužnice, která protéká Rožmberským rybníkem a nad ním se jmenuje Stará řeka, odbočuje v levo. Pílaře Zlatá stoka umělý kanál, určený k zavodňování rybníků a pod Sv. Maří Magdalenou odbočuje Nová řeka vlévající se do Nežárky. Tyto tři úseky Lužnice až po Veselí-Mezimostí jsou v největší části ještě v původním přírodním stavu, svým druhem představují nejkrásnější formy přírodních řek v lukách a lesích. Z těchto tří možností sjetí Lužnice jest opět nejkrásnější úsek Staré řeky až po rybník Rožmberk. Řeka zde protéká hustým lesem s velikým počtem zákrutů, stromy stojí přímo v řečišti a v prudkém toku řeky vodák často se v posledním okamžiku musí rozhodnouti podjede-li skácený strom neb bude-li jej přenášeti. Pomalé rozhodování znamená velmi často převržení. Nová řeka jest z části umělý kanál, protékající rybníkem Leštinou a pod mlýnem Weinzettel jest kanál převeden do řečiště bývalého potoka a tím sveden do Nežárky. Zlatá stoka jest po celé délce umělý kanál zarostlý bujným rostlinstvem. Protéká Třeboní, hlatáckým krajem a do Lužnice se vrací asi 2 km před Veselím. Krása přírody a jízdy na Zlaté stoce je rušena četnými nízkými můstky, které za větší vody rutno přenášeti. K proplutí každé této eventuality jest však potřeba povolení Ředitelství státních lesů a statků v Třeboní, ježto se jedná o vody neveřejné. Ještě musím upozorniti, že mezi Pílařem a obcí Sv. Maří Magdaleny Ústí do Lužnice výpustní potok ze Staňkového rybníka, kdysi oldoráda vodních skautů, dnes však bohužel přeplněného jednak členy YMCY, jednak četnými paďoury. Při trochu slušné vodě jest tento potok sjízdný a ušetří oddílům, tábořícím na Staňkově, převážení lodí k Lužnici.

Od Veselí-Mezimostí až po Planou n. Luž. teče Lužnice pomalu lučinatou rovinou. Tento úsek je nezajímavý. Teprve pod Planou přechází do lesů a poměrně úzkého údolí. Lužnice v Táboře a těsně pod Táborem má 8 jezů, které podle vodního stavu přesahují vždy určitou námahu. Pozor pod Kvěčovým mlýnem začíná Kameňné Stádo, jeďte vpravo, vlevo při nižší vodě rozbijete lodě na kamenech. Pod Táborem se vine Lužnice krásným říšním údolím okolo Klokot /poutní místo/, k Příběnicím /zřícenina hradu/. Před Příběnicemi jest vpravo ostrov, kdysi oblíbené místo pro letní tábory. Potom následují Dobronise /zřícenina hradu/, Bechyně se Zámek, pod Bechyní vlevo Židova strouha, Koloděje a Ústí od Vltavy.

Technické údaje: Nová Ves - Suchdol 20 km, Pílař 10 km, rozdělení na Starou řeku a Novou řeku 7 km, Rožmberský rybník 10 km, Frahelž 13 km, Veselí-Mezimostí 10 km, Soběslav 10 km, Planá 15 km, Tábor 10 km, Příběnice 8 km, Bechyně 20 km, Ústí do Vltavy 10 km.

Vykládací stanice: Nová Ves 700 m k řece, Suchdol 300 m, Veselí-Mezimostí 1500 m, Planá n. Luž. 300 m a Tábor 1000 m. Lužnice /Stará řeka/ má 9 jezů bez propustí až po Veselí-Mezimostí, přenášeti vysoké hráze na Rožmberském rybníku a od Veselí-Mezimostí Ústí má 26 jezů s propustmi. Nová řeka až do Nežárky měří asi 15 km a má 1 jez s propustí, Zlatá stoka necelých 50 km a 5 jezů bez propustí. Na Lužnici jsou 4 oficiální tábořiště a 4 stanice Svazu kanoistů, označené stejně jako na Vltavě. Tábořiště na Lužnici není třeba nijak hledati, jsou všude.

Místa pamětihodná neb pozoruhodná: rozdělení na Starou a Novou řeku, Nová řeka a Zlatá stoka svým technickým provedením, Třeboň, Soběslav /museum/, Tábor, Klokoty, Příběnice, Dobronice, Bechyně a Židova strouha.

Nežárka, přítok Lužnice u Veselí-Mezimostí, počíná soutokem Kameničky a Žirovničky u Jarošova. Vykládací stanice Jarošov 2000 m k řece. Teče přes Jindřichův Hradec /vykládací stanice něco 100 m od řeky/ a Stráž n. Než. k Lužnici krásnou poklidnou krajinou většinou lučinatou a lesnatou. Až po Šimanov má 17 jezů bez propustí a odtud ústí do Lužnice 7 jezů s propustmi. Jest sjízdná po většinu roku. Neopomeňte si dobře prohlédnouti Jindřichův Hradec, jedno z nejzachovalejších starobyklých a nejkrásnějších měst v Čechách a krásným a pozoruhodným zámkem. Tábořiště jsou všude k dispozici.

Velkým přítokem z levé strany do střední Vltavy jest Otava, kdysi zvaná perlonosná nebo také zlatonosná. Pramení na Šumavě a jest sjízdná při trochu šikvnosti až do - 20cm na vodočetu v Písku. Jest dobře sjízdná již ze Sušice, kde jest železniční stanice asi 200 m od řeky. Teče dosti širokým lučinatým údolím s krásnými výhledy na Šumavu, později na hrad Rábí a Prácheň k Horažďovicím, kde protéká krásným, lesnatým parkem. Pod Horažďovicemi vtéká do široké, lučinaté roviny až těsně před Písek, kde vstupuje zprvu mělkého, které se dalším tokem prohlubuje a zúžuje a ke konci svého toku se prodírá Svatoanenskými proudy úzkým, skalnatým údolím, aby pod Zvíkovem se spojila s Vltavou. Od Písku údolí jest opět lesnaté a tvoří jeden z nejkrásnějších říčních úseků v jižních Čechách. Anenské proudy jak po stránce technické, tak po stránce krajinné uspokojí toho nejnáročnějšího vodáka.

Technická údaje Otavy: od železniční stanice Sušice jest do Strakonice asi 35 km a 13 jezů, dále do Písku jest asi 25 km a 6 jezů. Písek má 4 jezy a odtud k ústí do Vltavy jest 25 km a dalších 6 jezů. Vykládací stanice: Sušice 200 m k řece, Horažďovice 1000 m, Katovice 700 m, Strakonice 1000 m, Štěkeň 300 m a Písek 2000 m.

Pamětihodná místa: Rábí, Prácheň, Střela, Strakonice, Písek a Zvíkov.

Stanice Svazu kanoistů jsou na Otavě 3 a tábořiště 2, značené jako na Vltavě.

Sjízdné přítoky Otavy jsou Blanice, Volyně a Lomnice. První dvě jsou sjízdné za vyšší vody, ale krajinně nijak nevynikají. Lomnice jest sjízdná pouze za skutečně vysoké vody a dolní úsek, vynikající krásou přírody, jest sjízdný pouze pro prvotřídního jezdce, ovládajícího velmi dobře techniku jízdy. Pojedete-li Otavu, podívejte se na Lomnici pěšky aspoň 3 až 4 km proti proudu, abyste viděli, jak musí prvotřídní jezdec umět jezdit.

Tím jsem zhruba vyčerpál řeky jižních Čech a snad na podzim Vás budu moci seznámiti blíže a podrobně s některou malou říčkou jižních Čech jako specialitou vodního fanouška. Jižní Čechy jsou eldorádem vodáka svými četnými řekami, které dávají možnosti během jednoho měsíce kombinovati sjezdy několika řek. Snad již v nejbližších letech zlepšené poměry finanční a dopravní Vám dovolí, abyste během letního putovního tábora sjeli více řek. K tomu Vám přeji hodně vody, dobrý vítr, dobré lodě a hlavně hodně peněz. Upozorňuji, že některých technických dat k tomuto článku bylo použito z knihy "Kilometráž českých řek", kterou sestavil a vydal Ing. Vratislav Teklý. Kniha vyšla v roce 1936 nákladem knihtkupectví Klubu československých turistů.

J.Š.

## Z PŘEDPISŮ PRO SPORTOVNÍ PLAVBU :

### 1.

#### PLAVBA VÁLÝCH PLAVIDEL.

Malá plavidla musí vždy uvolniti plavební dráhu velkým plavidlům i vorům a nesmí žádným způsobem ztěžovati plavbu parníků, nákladních lodí a veřejných přívozů. Zvláště nesmí křižovati dráhu parníků ve vzdálenosti menší 200 m a plouti v těsné blízkosti plaváren a veřejných koupališť. Vzájemně se musí plavidla vyhýbati a podle možnosti/pokud tomu nejsou na závadu místní plavební poměry/ plouti vždy na pravé straně, t.j. po proudu při pravém břehu a proti proudu při levém břehu. Říční stavby a břehy se nesmí poškozovati.

### 2.

#### PLAVBA MOTOROVÝCH LODÍ.

Motorové čluny za plavby se musí držeti vždy dále od břehů, aby tyto nebyly poškozovány vlnobitím. Při jízdě kolem malých plavidel, plaváren, koupališť, zakotvených člunů, vorů, říčních staveb a pod. musí se rychlost zmírniti, aby vzniklými vlnami nebylo způsobeno nebezpečí potopení, nebo poškození jiných plavidel a říčních staveb. Podél plaváren a koupališť musí motorové čluny plouti ve vzdálenosti nejméně 30 m. Ve vzdálenosti 50 m od břehu není jízdni rychlost omezena. Při menší vzdálenosti nemá přesahovati 10 km za hodinu a v plavebních

kanálech a příjezdech ke zdymadlům 5 km za hodinu. Při plavbě v noci /t.j. v době 1/2 hod. po západu slunce až 1/2 hod. před východem slunce/ musí být motorové čluny označeny světly, t.j. před se opatří jasným, bílým světlem, viditelným z předu na 180. Pravý bok člunu se označí zeleným světlem a levý bok červeným. Tato světla musí být viditelná z předu na 90. U malých motorových člunů mohou obě tato světla být spojena v jediné světlo /lucernu/, umístěné ve středu lodi, poblíže příďe. Dále musí každý motorový člun být opatřen houkačkou pro zvukové signály.

3.

PROPLAVOVÁNÍ PLAVEBNÍMI KOMORAMI.

Na samotné proplavené plavebními komorami zdymadel na Vltavě a Labi nemají malá plavidla i motorové čluny nároku. Je-li však proplavováno větší plavidlo /parník, velká motorová loď, nákladní čluny, vory a pod./, mohou být sportovní plavidla proplavena současně s nimi, pokud jest v komoře místo a pokud snesou bez nebezpečí potopení vlnobití, způsobené vypouštěním a zvláště napouštěním komory. Za toto proplavení se nevybírá zvláštní poplatek.

V trati nad Prahou, kde je sportovní plavba nejčilejší, je proplavování komorami zdymadel ve Vraném n/Vlt. upraveno vyhláškou plavebního úřadu v Praze ze dne 17.května 1939 č.j. 89/3. Podle ní je přípustno proplavovat malá sportovní plavidla, s výjimkou motorových člunů, jen po proudu, kdežto proti proudu dopravují se jen po stezce, upravené k tomu na levém břehu.

4.

HLAVNÍ PLAVEBNÍ ZNAKY A SIGNÁLY.

V obtížných místech se označuje plavební dráha barevnými plavatkami. Plavátka /boje/ červená, červeno-bílá nebo bez nátěru značí levou hranu, a plavátka černá, černobílá nebo s víchem pravou hranu plavební dráhy /směrem po proudu; proti proudu zůstanou červená po straně pravé a černá po levé straně/. Plavební překážka v plavební dráze označuje se plovákem nebo vlnkou barvy zelené. Zastavení plavby značí vztyčení dvou červených vlajek, košů, neb tabulí nad sebou. Před takto označeným místem musí každé plavidlo, tedy i sportovní čluny, zastavit. Úžina, t.j. místo, kde se nesmějí plavidla potkávat a projíždět, označeno jest dvěma vlajkami, koši neb tabulemi nad sebou, při čemž horní jest bílá a spodní červená. Plavidla, zakotvená v plavební dráze, vztyčí na straně volné plavební dráhy červenou vlajku /na mezinárodní trati pod řiř. km 194,35 / neb modrou /na mezinárodní trati nad řiř. km 194,35/.

Velká plavidla při potkávání a předjíždění užívají těchto signálů: jednou dlouze - pozor, jednou krátce - jedu vpravo, dvakrát krátce - jedu vlevo.

O VODÁCKÉM MAPOVÁNÍ:

Moravští kapitáni shromáždění na brněnském sjezdu chopili se se zájmem nadhozeného návrhu o mapování moravských splavných řek - splavných pro naše a sportovní lodě - a vážně se k tomu připravují na př. olomoučtí, kteří hodlají o prázdninách zpracovat povodí Moravy.

Vás si zaslouží pozornosti. A poněvadž je toto číslo poslední a bude ve vašich rukou nejméně 2 měsíce, nebude od místa pohovořiti si o mapování našich řek něco více.

Jak to vypadá v Čechách? Abstrahujeme-li od dobrých lístkových map s tištěnými itineráři Německého Paddler und Seglerverbandu vydávaných firmou Tietze v Ústí, máme česky zpracovanou pouze Vltavu od ing. Teklého.

Proti této mají odborníci určité námitky. Používá speciálky, která plní půl stránky, druhou polovinu vyplňují podrobné kresby vodních staveb, jezů, průjezdů atd. s poznámkami. Odborníci jí vytykají, že se ne-  
drží mezinárodních značek.

Už z této okolnosti vidíte, že mapování povodí není jen tak hračka, má-li sloužit opravdu potřebě vodáka nejen našeho, ale i zahraničního, poněvadž na naše vody nepojedou jen naši, ale přijedou i cizí. Při-  
jedou určité co nejdříve Poláci, chtějí se k nám podívat Francouzi a Angličané.

Proto je důležité, aby mapky měly správné mezinárodní značky.

Mám sám Vltavu v německém vydání O.P.S. z Ústí, německy důkladnou a podrobnou a musím říci, že zaslouhu-  
je plného ocenění. Jsou to kartičky tenkého kartonu 12,5.19 cm, na kterých v měřítku 1:75000 - měřítko speciál-  
ky - je zakresleno povodí Vltavy rozdělené do dvou dílů, z nichž každý obsahuje asi 12 nebo 13 kartiček.

Měřítka speciálky a litografická nebo světlotisková technika dává možnosti plného úspěchu i v našich prostředcích.

Abyste lépe rozuměli technice práce, prohlédněte si tabulku, kterou přikládáme, i s příslušným textem abyste viděli jednak, že to není nic tak hrozného a při tom, co znamená taková věc pro vodáka.

Rozumíte tomu? Jak se to dělá?

Se speciálky se prostě povodí rozdělí na úseky, které se prostě povodí rozdělí na úseky, které se vejdou na ty kartičky. Jednotlivé úseky se okopírují, očíslovají a pak se terpve jede řeka, zakreslují mezinárodní značky, a píše itinerář.

Dávejte pozor, jak se řeka kreslí. Bez ohledu teče-li od východu na západ, nebo od jihu k severu, kreslí se na kartičky od horního toku /od pramenu/ nahoru. Všimněte si, že ohyby jsou označeny jestliže jsou dosti velké, zvláštními výsečemi. A aby vodák si uvědomil správný směr, je na každé kartičce označený sever pro vodákův kompas. Při zakreslování mezinárodních značek a psaní poznámek, se musí dávat přirozeně pozor na vodní stavy v různých časových dobách. Poznámává se: při velké vodě, při malé vodě, jede se tak a tak. To znamená ptát se, informovat se /mlýny, pily, četnické stanice, místní národní výbory, ve městech poříční úřady atd./ To Vám už nemusím vykládat. Vodáci jsou vtipní chlapi.

Popis cesty také není nic hrozného, zastávky v zajímavých místech, důležité pro vodního turistu, vyplní Vám každý pan učitel, nebo činovník turistického, nebo okrašlovacího spolku svým výkladem o přírodních a jiných zajímavostech místa.

Já vím, že řeknete, "to je letos těžká věc, to podmiňuje putovní tábor a ten se letos ještě špatně podniká." Rád to uznávám. Ale přece jen bych byl rád, kdybyste o tom uvažovali.

Myslíte, že udělat takhle Lužnici, by byla taková hrozná práce? A víte, co by to znamenalo?

A věřím, že mne Olomoučtí s tou mapou povodí Moravy překvapí. Nebylo by hezké, kdyby Čechy nezátaly za Moravou?

Jsem ochoten, kdykoliv a jakkoliv Vám poradit.

Šný.

#### Vzor textu "Průvodce" k úseku.

- č.9. Ziehsackwehr /Ziesackův jez/ má silné postranní proudy. Musí se tedy ostře pádlovat. Doporučujeme přenašení mlýnem.
- č.10. Také tento jez se dá lehce přenést v pravo. Šipka naznačuje břeh.
- č.11. Před projížděním tohoto jezu varujeme - je velmi těžký. Proto je tam + /mezinárodní značka nebezpečí/.
- č.12. Je velmi jednoduchý jez, projíždí se snadno.
- Km.175. Český Krumlov. Německý text průvodce nebude z pochopitelných důvodů překládat, třebaže byste se pobavili. Městem se nedá projeti. Lodě se převezou k jezu č.14, který je lehce sjízdný i lehce k přenašení.

#### Poznámka ke značkám:

Obávám se, že značky na bláně nevyjdou dost přesně a jasně. Blána se velmi trhala. Přesto však myslím, že aspoň v jádře tomu porozumíte. Jazy, přehrady, vrata, peřeje, víry, nebezpečná místa a pod. se značí červeně. Pro světlotiskovou, nebo litografickou techniku se dá všechno snáze a lehčeji a hlavně přesněji nakreslit.

#### HLAVNÍ KAPITÁN HOVOŘÍ...

#### Pražští vodáci pomalu, ale jistě pod vlastní střechy.

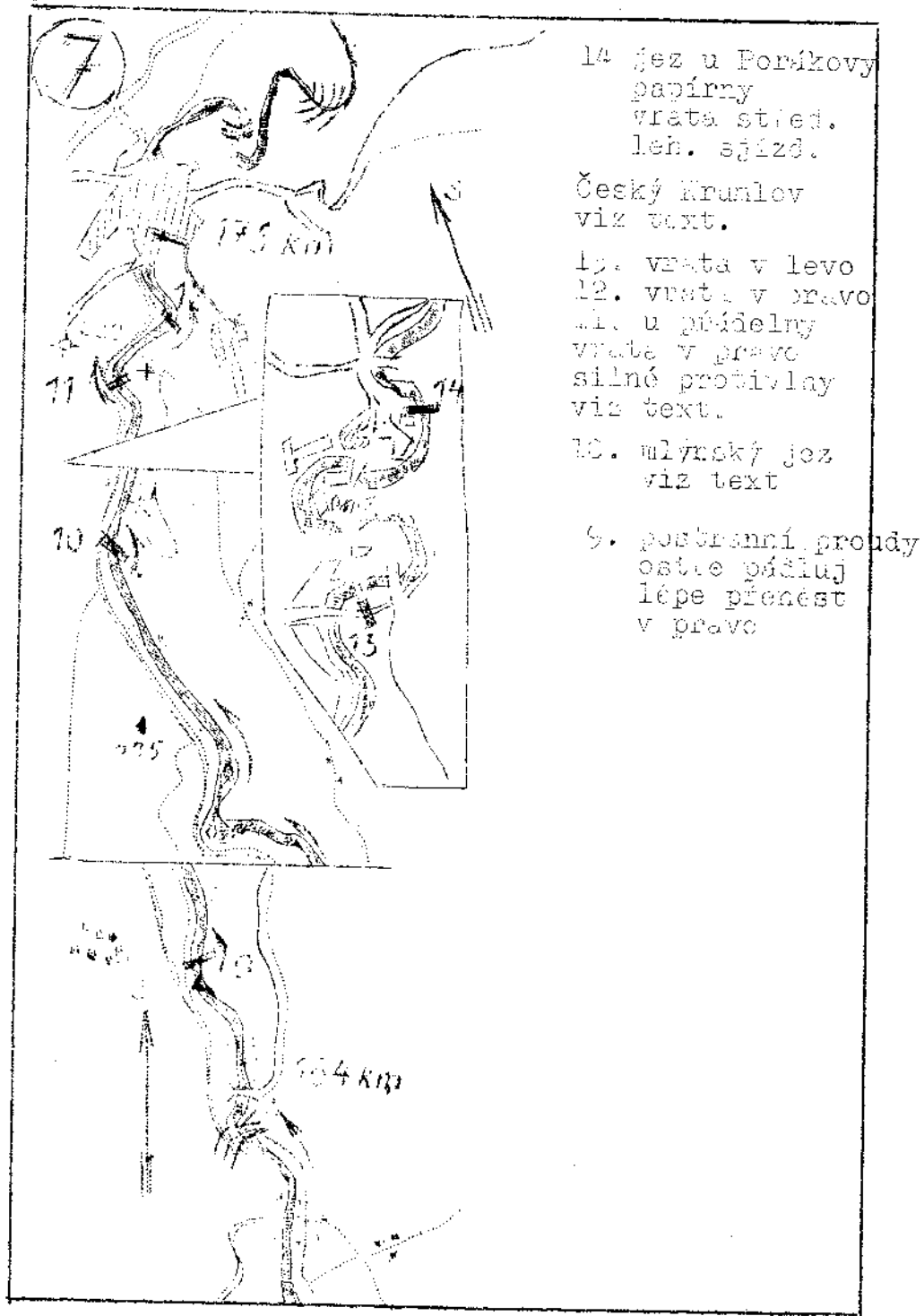
Opravdu pomalu. Začal to 5tý přístav, pro který získal H.K.V.S. pozemek v Fodolí Laskavostí p. ředitele Hořovského, prokuristy Žlutých lázní. Pětka už kope základy, projekt je velmi pěkný a bude velmi vhodně propagovat pražské vodáctví.

Laskavostí přisedícího Čestné rady H.K.V.S. p.vrch.rady Ing.Fialy přednosty Ředitelství pro stavbu vodních cest, resp. p.Ing.Holinky získal H.K.V.S. další pozemek v Bránice pro 17tý přístav, který rovněž začal s přípravnými



Mezinárodní vodácké značky.

	brod		skály ve vodě		myslivna
	lávka		pískina		kočtel
	most		počejte červeně		osada
	most se 2pilíři		vířny bílé		něsto
	překážka		nebezpečné místo		paroplatka
	jezy červ.		nebezpečné místo červ.		čóje
	převoz		nebezpečné místo červ.		pískina
	převozní komora		požor červeně		železnice
	úžina		při velké vodě		obecná cesta
	soutěska		při malé vodě		silnice
	pozor nebezpečí		místo k přistání červeně		železnice
	nebezpečné kroví		tábořiště červ.		železnice
	plochý bok		klub kanoistů		železnice
	strmý břeh		veslařský klub		železnice
	strmý lesnatý		ledárna červ.		železnice
	strmý skalnatý		plovárna		železnice
	přístavní nástek		ostinac		železnice
	vrata		osada		železnice
	násep		zřícenina		železnice
	hráz		elektrárna		železnice
	nábřeží		mlýn		železnice
			jednotlivé čony		železnice
	pozor		Červeně:		železnice
	nebezpečí		1/2 vpravo		železnice
	napřed prohlédnout		1/3 vpravo		železnice
	jeďte v levo		jeďte středem		železnice
	po levé straně		příčně vpravo		železnice
	po pravé straně		příčně v levo		železnice
			neprůstupné		železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice
					železnice



Od p. Ing. Holinky získali jsme dále špičku na Zličově.

34. přístav získal známý volební maják od čsl. strany nár. soc. Bratři 3 dny rozbíhali 18 m maják. Bude to nejjvyšší vodácká klubovna. Kde bude stát není ještě rozhodnuto, ale bude stát a v ní oddily 34 přístavu.

To jsou určité úspěchy. O další pozámky se úsilovně jedná a i když musíme považovat císařskou louku za ztracenou, jednání o nové pozemky v Bránice a zejména o severní špičku Střeleckého ostrova se vyvíjejí slibně.

Propagaci potřebujeme bratři kapitáni. Ale tu propagaci nepotřebují jen vodáci Svojsíkovy oblasti, tu propagaci potřebují všude. Viděl jsem to v Brně, a slyšel od moravských kapitánů a čím dál tím více se utvrzuji v tom, že veřejnost a úřady nás neznají. Kde byli a kde jsou vodáci vidět?

Nesmím ovšem zapomenout, že velmi prospěla pomoc při povodni.

Jdeme do prvních podniků, závodů, táborů - zkrátka prázdnin.

Bratři kapitáni, máte ve svém okolí tisíc příležitostí, upozornit na vodáky svojí iniciativou. A tu iniciativu máte - vidím to z Vašich dopisů. Za čas budeme dále. Všichni. Vy i my v Praze.

#### Neschopnost nebo indolence ?

Od února píšeme a mluvíme o závodech. Zejména o tradičním, klasickém závodě "Přes tři jezy", který tradičně pořádá pražská trináctka. Trináctka je jak víte jedním z nejstarších vodáckých oddílů v Praze, hostila u táborového ohně polské vodní skauty, letošního roku uspořádala v květnových dnech překrásnou vzpomínkovou slavnost na svého kapitána Hugona Sedláčka - Míndu padlého na barikádách a tak jsem se opravdu na "tři jezy" těšil. Trináctka to přece provede dokonale! A tak jsem pozval všechny úřední špičky, se kterými máme co dělat a které mají vodáky ráky.

Trináctka ohlásila závod tehdy na 19. května. 4-5 dní před 19. přišla ohlásit odložení. Závod není připraven. Odkládají ho na 26. 22. května navštívil jsem p. vrchního radu ing. Velkoborského, přednostu plavebního úřadu s prosbou o zapůjčení motorového člunu pro čestné hosty závodu. "Jakého závodu, já o ničem nevím." Poněvadž Goga mi den před tím tvrdil, že závod byl před 14 dny ohlášen, dal p. přednostu, ing. Velkoborský žádost hledat. Žádost se nenašla, a Goga přinesl kopii ze dne 15. května, aby pan přednostu zachránil, co se zachránit dá - 3 dny před závodem.

Výsledek telefonování, osobního jednání s obou stran dostatečně nepříjemného, byl negativní. "Závod se na neděli povolit nemůže."

Proč? Jen proto, že žádost nebyla podána včas. Když uvažujeme, že byla podána žádost 15. května pro závod 19. května, když uvažujeme, že se na plavebním úřadě nenašla - protože byla adresována Poříční správě na ministerstvu dopravy ?? - neubráníme se určitému dojmu nedbalosti nebo neschopnosti.

Abstrahuji od nepříjemného odřikávání pozvaných hostů, nemluvíme o dalším prošení v Rozhlase, aby v pátek ohlásili, že závod a sraz vedáků, které jsme žádali k počtě našich čestných hostů odpadá, aby chlapci zachránili jak jen mohou aspoň neděli pro sebe, nemluvíme o zkaženému programu pražských vodáků na sobotní odpoledne a neděli v dnešním nádherném počasí.

Trináctko! Nevěřím už, že se ještě letos závod "Přes tři jezy" pojede. A veřejně prohlašuji, že ses velmi prohršela na pražském vodáctví. Víš dobře, jak nutně potřebují pražští vodáci propagaci, a nevíš asi, jak jsi zklamala.

"Buďte připraveni!" Není Ti stydno Trináctko? Za takovou "připravenost?"

Šný.

#### Proč se nepořádá pražský ženíjní kurs ?

10. května dostal H.K.V.S. dopis z Olomouce. Z dopisu vyjímáme: ... Začátkem roku jsme uspořádali pro ostatní oddily ženíjní kurs. Jeho vedení ochotně převzal velitel místního ženíjního vojska, pan plukovník Ing. Lupínek. Přednášky byly velmi krásné, úplně předneseny ve skautském duchu. Seznámil nás s prací a organizací ženíjního vojska, teoreticky s výbušninami, stavbami mostů, pověděl též o bývalé dunajské flotile. Největší naše překvapení bylo, když p. plukovník náhle na konci jedné přednášky řekl: "A nyní si, chlapci, zkusíme, kolik umíte uzlů. Hned vytáhl z kapsy provaz a začal vázat. Znal téměř všechny uzly a ještě nás naučil jeden nový. Byl to krásný pohled . uprostřed místnosti p. plukovník, starší pán, a kolem něho nakupeni skauti, kteří se od něho učí uzly.

Prakticky o výtušninách nás poučil p.štpk. Ing. Macsek. Seznámil nás s nejmodernějšími minemi. Nyní hodláme pokračovat na vodě. Kurs chceme zakončit zkouškami, kterým by předsedal p.plukovník. Myslím, že by to bylo nejlepší, aby k dosavadním zkouškám vodních skautů /odborným/ byla připojena zkouška nová - ženisty. Účastníci tohoto kursu, které pořádají vodní skauti po celé republice, by tuto odbornou zkoušku po úspěšném absolvování kursu získali...

Krásné, že ano? Víme dále, že stejný kurs se pořádá na Mělníce a v Litoměřicích. A proč Praha ne. Nadělali jsme s tím tolik řeči, tolik námusu a zatím ?

A tak musím k své omluvě uvést toto: S kapitánem pražské oblasti jsme ujednali, že v lednu a únoru poběhne kapitánský kurs a pak v březnu až květnu teoretické kursy ženijní. Bohužel kapitánský kurs začal až někdy koncem března a teď, kdy končí, ujel nám náš ženijní instruktor nadporučík Příkryl.

Krom toho během jednání ohledně spolupráce s Yachetní asociací nabízí Yacht club velmi laskavě vyškoliti určitý počet instruktorů pro veslařství a plachtění a poněvadž když se nabízí - má se brát - začal kurs v Yacht clubu koncem května.

Praha tedy loučí se letos se ženijním výcvikem na dobro. Naši vodáckí odborníci do nepovažují za žádné neštěstí a Vy všichni, kteří jste se hlásili do kursů, máte jistě tolik práce, že kurs nepostrádáte. Náš technický vedoucí i předseda výchovného odboru jsou dokonce spokojeni, že letošní výcvik není tříštěn kursy, které by nutně vybočovaly z rámce normálního vodáckého výcviku.

Vím, že mnozí z Vás byli, jsou, nebo budou zklamáni. Vynahradíme Vám to v příštím roce a budete se na to už zase jinak dívat.

Šný.

Milí bratři kapitáni,

redaktor br.Dr. Průcha si s Vámi pohovořil na první straně K.P. Dovoďte mně, abych posledním číslem 1. ročníku K.P. Vám poděkoval za zájem a shovívavost k mé redaktorské práci.

Vím velmi dobře, že K.P. byla leckdy byla velmi hubená kvalitativně, ale Vy s bratrským uznáním všech mých potíží, zůstali jste nejen věrni, ale číslo od čísla zvětšujete kádr odměřatelů.

Děkuji Vám za to ze srdce. Váš skutečně bratrský zájem zavazuje mne, i celý H.K.V.S. k další úsilovné práci k prohlubování našeho vodáctví.

Mohu to dneska snadno slíbit.

Naším velikým snem, je předložit Vám brzy Kap.poštu tištěnou. Bude ale jen Vaší trvalou zásluhou je, že jste dali vzniknout a udrželi jste 1.skautský časopis.

A za to Vám znovu ze srdce děkuji!

Přeji Vám všem nejkrásnější tábor a na shledanou v Třeboni na srazu vodáckém a závodě "Po vodách Krčína z Jelčan" a na první odborné lesní škole vodácké v Bechyni.

Velmi se na Vás všechny těším.

Poněvadž se tajně starám o finanční příspěvek na Vaše prázdninové podniky, jakož i o přilepšení do kuchyně "od tetičky", napište ihned kolik Vás, kdy a kam pojedete. A zúčastníte-li se srazu v Třeboni, a kolik z Vašeho oddílu přijede do školy. Moravští a slovenští bratři přihlásí se ovšem též se svými tábory a podniky a školou na Vranovské přehradě.

Potřebuji to vědět velmi, velmi rychle, abych mohl zaříditi své jednání podle Vašich potřeb. Zejména napište, pro kolik chlapců byste potřebovali uhraditi náklady tábora.

Ještě jednou Vám přeji nejkrásnější první skutečně svobodné prázdniny.

Buďte připraveni !

Šný.

Z P O L N Ě C H H E R V O D Ā C K Ě C H ...

VYLODĚNÍ ZBOŽÍ.

Podlounníci se snaží přistát s lodí a ukrýt zboží /cihlu nebo větší kámen/ v nějaké jeskyni nebo otvoru na břehu nebo v břehu. Pobřežní policie jim chce zabránit ve vylodění zboží. Proto vysílají jednotlivé hlídky a jakmile tyto zpozorují, že se podlounníci chystají vylodovat, zavolají své kamarády na pomoc, aby jim pomohli. Strážci pobřeží mohou bránit ve vylodování jen tenkrát, jsou-li při vylodování stejně početní nebo je-li jich více než podlounníků. Rozhodnutí se přivodí zápasem o šátky. Komu je šátek vzat s hlavy, vypadá ze zápasu. Napadený se může bránit, ale nesmí si rukou přidržovat šátek. Vezmou-li si dva hráči buďprostředně za sebou šátky, vypadají ze hry oba.

Můžeme hrát ve dne i v noci. V noci jsou strážci opatřeni elektrickými svítilnami. Na vodě jsou podlounníci nezáranitelní. Je třeba pochyťat všechny podlounníky nebo stanovit čas.

Můžeme hrát na řece i na rybníce. Čím větší vodní prostor, tím také je třeba více hráčů.

P.

HLEDÁNÍ MIN.

Určitý počet šedivé natřených bedniček /může to být také jen prkénko/ opatřených čísly, zakotví jedna pramice /minonoska/ na březích rybníka nebo řeky na kamenech. Ostatní pramice /hraje se jako závod družin/musí všechny miny nalézt a podle čísel zakreslit do plánu pobřeží, který musí hoši zakreslit.

NA SVĚTĚLKO /na vodě/.

Hraje se za temné noci na rybníce nebo v řece. Jedna pramice zmizí ve tmě a musí v určitých časových intervalech na několik vteřin rozsvítit baterku. Ostatní družina na pramicích se snaží tuto loď polapit. Které družině se to nejdříve podaří, vítězí a začíná novou hru.

R Ů Z N Ě Z P R Á V Y .

PRAŽSKÉ OBLASTI.

V poslední době se stále množí případy, že do H.K.V.S. přicházejí stížnosti o chování některých jednotlivých činovníků vodních skautů neb docela celých vodních oddílů a to od samotných činovníků vodáckých. Tyto stížnosti jsou tak závažného rázu, buď svým obsahem, buď osobou, stížnost podávající, že H.K.V.S. jest nuceno se obsahem stížností zabývat v zájmu dobrého jména vodních skautů. Nebudu předbíhat výsledkům právě konaných šetření, jen mohu a to jistě jménem všech členů H.K.V.S. ujistit všechny intereseované zájemce, že záležitosti budou vyšetřeny příslušným oblastním kapitánem, eventuelně příslušnými okresními vedoucími a po jejich jistě nestranném referátu, bude členy H.K.V.S. postupováno podle příslušných ustanovení ústředí Junáka. Bude-li však konaným šetřením zjištěna lichost a neodůvodněnost podaných stížností, bude týmž způsobem postupováno i proti stěžovatelům.

Všem činovníkům vodních skautů v Pražské oblasti onci říci jenom několik slov na uvážení. H.K.V.S. jest v osobním a písemném styku se všemi vodními oddíly v Čechách, na Moravě a ve Slezsku a mohu ujistit, že nikdy nedochází k podobným stížnostem jako právě v Pražské oblasti. Co chtějí mimopražské oddíly od H.K.V.S.? Všechny dotazy se vesměs týkají žádostí o radu, pomoc a instrukce, jak se má se dělat, cvičit a podobně. Od pražských oddílů H.K.V.S. však valnou většinou přicházejí stížnosti na jiné pražské oddíly. Jest nutno si dáti otázku, jsou-li pražské oddíly na tak vysokém stupni skautského a vodáckého výcviku neb jsou-li skutečně tak špatné, jak stížnosti H.K.V.S. předkládané uvádí.

Není v mé kompetenci posuzovati a rozhodovati o správnosti či nesprávnosti přednesených obvinění, ale mám plné právo posoudit výši vodáckého výcviku a ta bohužel v mnohých případech neodpovídá požadovanému měřítku, že vodní skauti mají býti výkvětem skautingu. Obracím se v zájmu vodních skautů Pražské oblasti na všechny jejich skautské činovníky s výzvou, aby měli na paměti tři slova, daná do záhlaví jednoho skautského časopisu a sice "Junák - Povinnost - Odpovědnost - Kázeň." To nejsou pouhá slova, to jest program a sice obrovský pracovní program, který musíte nejdříve sami zvládnouti, abyste jej mohli dáti hotový svým hochům v oddíle. Připojte si k těmto slovům ještě jedno "Sebekritika" a buďte kritičtí hodně k sobě a budete méně kritisoovati jiné a méně si stěžovati na jiné.

Hledejte chyby a nedostatky nejdříve u sebe a najdete jich tolik, že k nápravě svých chyb a odstranění nedostatků nebudete Vám času ani energie, abyste tyto chyby a nedostatky hledali u jiných. Budete-li takto postupovati, zvednete úroveň svých oddílů, protože jací jsou vedoucí - takové jsou jejich oddíly, zvednete úroveň Pražské oblasti vodních skautů a bude ráj vodních skautů v Praze.

Věřím, že můj článek nalezne napříznivou odezvu Pražské oblasti, ale cítím se povinen v zájmu dobrého jména vodního skautingu a ve vlastním zájmu vodních skautů v Praze jej publikovati. Každý z Vás, kdo se mnou nescouhlasí, má možnost napsat své námítky neb je publikovati v Kapitánské Poště jako odpověď na můj článek. Články do Kapitánské Pošty přijímá redaktor bratr Dr. Průcha.

Josef Štok.

#### ZALOŽÍME VLASTNÍ ARCHIV VHODNÝCH TÁBOŘIŠŤ PRO VODNÍ SKAUTY ?

Zemský Národní výbor, skupina plánování, žádá H.K.V.S. o sdělení vhodných tábořišť na splavných řekách.

Několik oddílů z Moravy a Slovenska se dotazují, kde by v jižních Čechách mohly tábořit.

Uvažuje se o návštěvách cizích vodních skautů.

A konečně je jistě nesporné, že podobný seznam tábořišť v H.K.V.S. potřebujeme.

V době konání tábora nakreslíte mapku svého tábořiště na normalisovaný arch v měřítku 1 cm = 0,5 km. Vyznačíte přesně místo tábora, spoje, /cesty/ k nejbližší osadě /nákupnímu prameni/ k nejbližšímu nádraží, poště, telefonu, lékaři, přesně v měřítku. Nezapomenete zakreslit přírodní zvláštnosti, vyhlídky, zkrátka všechno, co Vás zaujme a co může zajímat oddíl, který přijde po Vás příštím rokem.

Věci, které se Vám na list nevejdou, označíte směrovými šipkami s udáním vzdálenosti. Naděláte takovou věc po prvé a proto jistě porozumíte, jak si to představuji.

K plánu připojíte event. legendu, v níž popíšete zkušenosti s táborem, komu patří pozemek a od koho jste ho najali, jak se Vám tam líbilo a doporučovali-li byste získat tábořiště do trvalého nájmu. Nezapomenete na vodní poměry, slavnost za sucha té.

Svaz kanoistů má celou řadu takových tábořišť - které drží v trvalém nájmu pro potřebu svých klubů.

Jistě - postupem doby - dojde i u nás vodáků k zřizování takových tábořišť a tato akce, která pro Vás v táboře bude znamenat příjemnou a při tom užitečnou zábavu, nám velmi pomůže jak plánkem, jak informacemi, tak i zkušenostmi Vámi nabytými.

I kdyby hned nedošlo k zřizování stálých tábořišť - bude tu archiv pro potřebu oddílů, které se budou moci u nás, nebo písemně vyjednat potřebné zprávy,

Nezapomenete tedy a prosím Vás, plány na normalisovaný arch, aby to bylo jednotné. Bude to skutečná bratřská služba všech všem. Doprovodíte-li mapku /plánek/ fotkami o umístění tábora a jeho zařízení, bude to přirozené dokonalé doplnění toho, co na mapce požadujeme.

Šný.

#### Z E Z E M S K É H O K A P I T A N Á T U P R O Č E C H Y .

Zemský kapitanát pro Čechy žádá všechny vodní oddíly v Čechách o pokud možno brzké sdělení následujících dat: 1./ číslo a adresa oddílu, 2./ Adresa a jméno kapitána, jakož i přístavného, 3./ adresa a jméno tajemníka, 4./ adresa a jméno zástupce kapitána. Má-li kterýkoli z uvedených telefon, prosíme rovněž o jeho sdělení.

#### VLAJKY VODNÍCH SKAUTŮ.

Vlajky na stožáry jsou v rozměru 60x90 cm a vlajky lodní jsou v rozměru 26x39 cm /na malá plavidla, na velká plavidla užívá se vlajek jako na stožár./ Vlajky, jichž se užívá v pochodových útvarách, mají rozměry 60x90 cm. Vlajky jednotek jsou dvoubarevné /poměr barev. pruhů 1:2:1/ s číslem oddílů.

Vlajka Vodních Modrá vlajka uprostřed se žlutým odznakem vodních skautů /lilie u českého junáka se psem, a u slovenského junáka s cyrilo-metoděj. křížem./

Vlajka HKVS Jako vlajka vodních skautů, ale na okrajích se žlutým lemováním. Lilie HKVS českého a slovenského uspořádání jako u vlajky vodních skautů.

Vlajka oddílů vodních skautů : Je dvoubarevná, ve středním /širším/ pruhu je číslo oddílu, provedené v barvě vnějších /užších/ pruhů. Číslice jsou vysoké - 1/3 výšky vlajky.

Používání vlajek se řídí "Vlajkovým řádem Hlavního kapitanátu vodních skautů".

Přidělování barev oddílům vodních skautů provádí Hlavní kapitánák v.s.

### Z R E D A K C E .

Tímto dvojčíslem jsme ukončili první ročník Kapitánské pošty. Děkujeme svým čtenářům i přispívatelům za všechnu laskavou péči a pozornost, kterou věnovali svému odbornému časopisu. Není to nikterak bezvýznamná skutečnost, že máme svůj vodácký časopis. Existence časopisu je první předpoklad každé hlubší i širší práce v každém oboru lidského podnikání. Věříme, že po přejití letošního táboření, k němuž všem vodním oddílům přeje hodně zdaru, nastoupí Kapitánská pošta svou mužnou pouť do druhého roku. A práce v tomto roce bude už, jak pevně do doufáme, ve znamení úsilné práce i přemýšlení, jejichž výsledky bude přinášet Kapitánská pošta stále hojněji. Také styk mezi čtenáři a redakcí listu bude častější. Nezapomeňme, že každý časopis je dílem kolektivní práce širokého kruhu přispívatelů i čtenářů. Čím širší bude tento kolektiv, tím hodnotnější a dokonce i lehčí bude všechna naše práce. Všechny velké věci na této zemi se rodí jen z odvážné a vytrvalé spolupráce skupinek nebo skupin mužů a žen, kteří vědomně pracují na změně tohoto světa v lepší. Vedáci nebudou poslední !

A proto redakce tiskne všem svým čtenářům levice i za ten minulý a za ten budoucí ročník Kapitánské pošty. Současně vypisujeme, jak je to nyní v módě, velkou soutěž,

Hledáme ato spolupracovníků Kapitánské pošty a tři tisíce řádných předplatitelů. Přihlášky do redakce do konce srpna. Každý desátý přihlášený přispívatel /přiložení rukopisu žádoucí/ a každý stý předplatitel, budou bohatě odměněni. Všichni na palubu ! !

Kp.

Jako premií k ukončenému 1. ročníku Kapitánské Pošty, vydáváme "Oplachtění závodní pramice". Popis práce s 10 tabulkami zasíláme pouze oddílům za 15.- Kčs, které uhradíte přiloženou složenkou !

"Kapitánská pošta", měsíčník pro teorii a praxi skautského vodáctví. Vydává HKVS Junáka, Ústředí skautské výchovy v Praze. Řídí redakční kruh: Dr. Karel Průcha, Ing. E. Špatný, Josef Štok, Ing. Boživoj Rafl, Dr. Jaroslav Pavelka, Ing. Klemant Velkoborský, Ndp, Alois Přikryl.-

Redakce v Praze II., Havlíčkovo nám. č. 28. Telefon 21-203, Administrace v Praze II., Štěpánská ul. palác "Lucerna", Junácká edice. Rozmnožuje Fa. RQTAN, Praha II., Palác Lucerna.