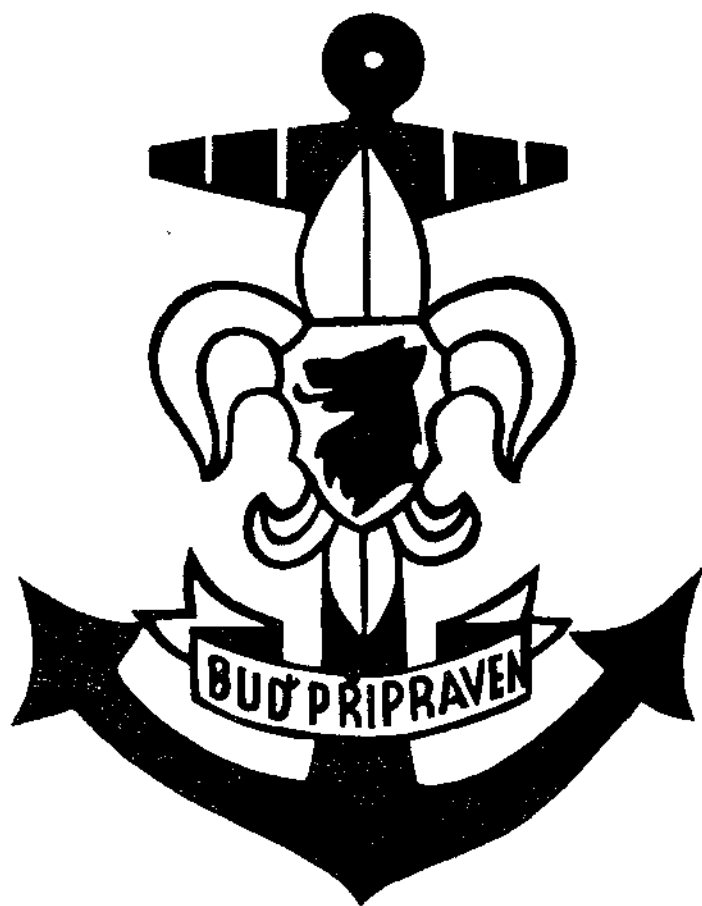


HLAVNÍ KAPITÁNÁT VODNÍCH SKAUTŮ



Kapitánská pošta

Ročník: **2**

Číslo: **7**

Nejvhodnější junáckou výzbroj má

PRODEJNA
hospodářského odboru
JUNÁKA



PRAHA II., Havlíčkovo náměstí 28, II. patro.
Telefon 260-42. Pošt. spořitelna: 83316

VÝZBROJ

jen z vlastní prodejny JUNÁKA

PROČ?

Krojové součásti a odznaky jsou správné a přesné dle org. předpisů. Výzbroj a výstroj je nejlepší a nejvhodnější pro junáckou praxi. Pro vodáky na skladě speciální výzbroj.

Cíl prodejny: Všem junákům dokonalou výzbroj podle požadavků ústředí!

PROTO:

Junácké potřeby jen z prodejny

JUNÁKA!

JUNÁK JE SPOŘIVÝ

a nekupuje nevhodnou výzbroj a výstroj, již mu mnohý obchodník ke koupi předloží.

Proto zařídte v každém městě
nebo okrsku

VLASTNÍ PRODEJNU

junáckých potřeb,
zákonem chráněných součástek
krojů, odznaků a jiné skutečně
vyhovující junácké výzbroje.

Jak postupovat při zakládání, sdělí
Hospodářský odbor JUNÁKA

PRAHA II., Havlíčkovo nám. 28,

Telefon: 260-42

NEKUPUJTE V TAK ZVANÝCH „JUNÁCKÝCH PRODEJNÁCH“!

Nejsou námi oprávněny a nabízejí zboží, které jsme neschválili. Každé zboží schválené podle předpisu nese značku JUNÁKA.

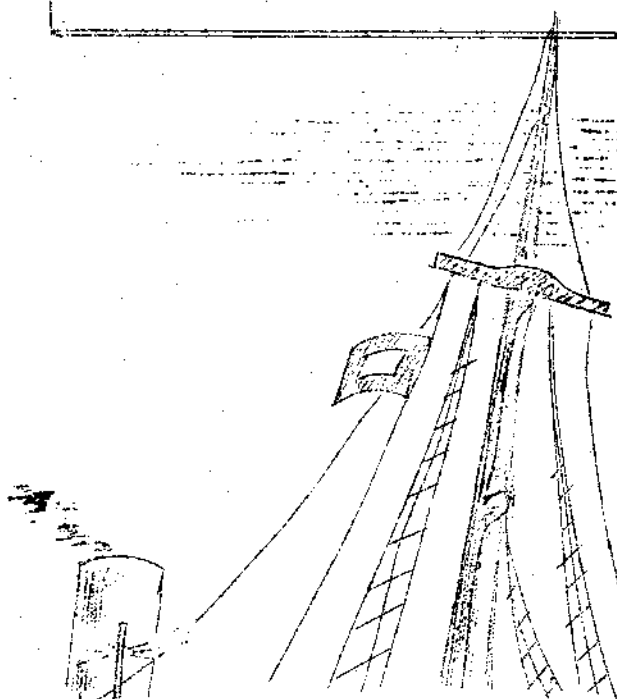


ODMÍTEJTE NAPODOBENINY!

KAPITÁNSKÁ POŠTA

V Praze 20. března 1947.

II, roč. č. 7.



Vladimír Hloch: CHLĚB NA VODÁCH, str. 293, brožovaná 90.-Kčs, vázaná 114.-Kčs. Vydal Maják v Liberci v edici Framen, knižnice dobré četby, sv. 2.

Tato kniha reportážních povídek oslavujících krásu vodního živlu, člověkův zápas s ním a život v něm, je jednou z opravdu hodnotných knih pro četbu na družinových schůzkách, zvláště vodních oddílů. Dramatický spád děje z prostředí naplněného mužným, můžeme říci junáckým duchem, solidní stavba i mnohostrannost projednávaných námětů činí z knihy výchovné dílo.

Kp.Činovník.

POD MODRÝM PETREM.....

/Úvodní článek Vlad. Hlocha: Chléb na vodách/.

Modrý Petr se nazývá taková roztomilá vlnička - bílý obdélník v modrém poli, kterou vyvěšuje na stožár každá námořní loď na znamení, že toho dne už vyplouvá na širé moře. Pod jejím veselým třepotáním se honem ještě vyřizují poslední nezbytnosti a každý chce honem ještě vypovědět vše, co má na srdci.

V jiných knihách se tomu zpravidla říká Úvod nebo Předmluva. Ale v knize, která vypráví o vodách, lodích a březích, o životě a o práci na nich, vypoví se vše, čeho třeba, prostě pod Modrým Petrem, než - nu, zkrátka, než se čtenář pustí do dalších stránek.

A tak tedy důvěrně mezi námi:

Reportáže? Povídky? Nezlobte se, ale v tomto případě obojí dohromady! Ano, reportážní povídky! A tak trochu v duchu dávného vtipu starého básníka - básnění a pravda. Jenomže ve smyslu obráceném! Nejprve pravda a pak teprve básnění. Na tu pravdu by stačily reportáže. Avšak k básnění se nesporně hodí lépe povídky. Proto to máte na následujících stránkách obojí pohromadě, aby si každý přišel na své. Čtenář i autor a hlavně krása a bohatství pracovitého života na vodách sladkých i slaných, říčních i mořských.

Každá reportážní povídka má v základech buď skutečnou událost, nebo skutečnou postavu, anebo alespoň méně známá fakta, případně i zajímavosti ze života na vodě, ve vodě, pod vodou i kolem vody. Jednou je to plavec na našich řekách, po druhé námořník na dalekých mořích, po třetí třeba stavitel přehrady, pak velrybář a potom i potápěč. A někdy tak trochu i autor, který byl kdysi jako plavební zaměstnanec po jistou dobu skromným, ale vděčným podílníkem bohatství života i práce na vodě.

Lučebníci si mohou sto i tisíckrát tvrdit, že voda není nic jiného než praočtyřejné H₂O. Miliony mužů tvrdých rukou, železných svalů a ocelového ducha, kteří jsou s vodou v nejdůvěrnějším styku, dokážou na celém světě pouhým mrknutím oka, že voda je život a život a práce. Veliký duch vody vznáší se v parách i oblacích nad světem a vybírá si na něm lidi, které posvětil nebo také prokleje láskou k vodě právě tak jako láskou k životu. Ti pak jdou a žijí a pracují s vodou nebo na vodě více než se svými druhy na zemi a ostatní lidé jim to div nezávidí, že mnohdy i pro vodu umírají a nalézají v jejím mokřém objetí i svůj hrob.

Voda není však pouze život a život a práce, tak jako není pouhé H₂O. Voda je také prostředí a zaměstnavatel právě tak jako prostředek a zaměstnanec. Po dalekých mořích nesla objevitele nových zemí. Svými kapkami jako lidskou krví psala a píše dějiny světa i lidstva. A slouží jako pán i služba člověčenstvu velikému dílu, které se nazývá Buddoucnost. Je spřažena s člověkem právě tak jako s bohy a staví právě tak jako bouda díla lidská i Boží. A vždycky

/pokračování v "Besedě v podpalubí"/

O Z N A M O V A T E L

VŠEM ODDÍLŮM VODNÍCH SKAUTŮ !!!

V časopise Kapitánská Pošta zařadili jsme pravidelnou rubriku = Oznamovatel., do které píšeme zkráceně, co který oddíl vodních skautů dělá a někdy také nodělá. Chcete-li něco čísti o svém oddíle, napište buď na adresu odp. redaktora Z.Nájka nebo přímo na J. Štoka Praha - Střešovice. Za Octárnou č. 5, něco o činnosti svého oddílu, rádi vám to uveřejníme. Nesmíte se zlobiti, že to napíšeme pouze zkráceně.

Napište mi však určitě, jak váš oddíl pracoval v protipovodňové službě, kolik členů oddílu a kolik lidí se zúčastnilo. Jest to pro vodní skauty velmi důležité.

Povolování závodů vodáckých jednotlivých oddílů zmocňují pro kalendářní rok 1947 Zemské kapitány, kterým podáváte žádosti o povolení vodáckých závodů s proposicemi nejpozději do 30. dubna 1947. Nedojde-li vám do 14 dnů před pořádáním závodů vyřízení od Zemského kapitána, jest pokládati proposice za schválené.

Pro letošní rok si HKVS vyhrazuje schvalování závodů rázu pouze celostátního a schvalování výprav vodních skautů do ciziny. Tyto závody a výpravy mi hlášte do 30. dubna 1947 na adresu výše uvedenou.

Štok
Hlavní kapitán v.r.

POZOR !!! POZOR !!!

XIII. přístav pořádá letos na jaře opět tradiční závod

"PŘES TŘI JEZY"

a zve ardečně k účasti všechny vodácké oddíly. Závod se bude konat dne 11. května na trati mezi Jiráskovým mostem a klubovnou 13. oddílu na Libeňském ostrůvě. Prosíme o předběžné přihlášky / pokud možno písemně/ na adresu: V. P e š l, Praha XII., Na Florenci č. 7., telefon. 547-74. Bližší informace budou oznámeny včas v Kapitánské poště, po případě zasílány přímo přihlášeným oddílům. První cenou závodu je putovní pohár XIII. přístavu.

Zlořečený ten, kterýž pro skývu chleba opustí pravdu.

Jan Hus..

Skauti pracovali oddaně po celou válku.

Jejich bdělé oči pomáhaly strážcům pobřeží a na letištích viděli jsme hochy ve věku od 12 nebo 14 let, pracující s klidem a porozuměním pro svůj úkol. Mnoho úctyhodných známých institucí, spolků a systémů, dlouho uznávaných národem, bylo smeteno vílečnou bouří, ale skautské hnutí vítězně přežilo. Zatím co řada národních zařízení a organizací zanula a hrozí jim zánik, skauting ustavičně vzrůstá a sílí.

Winston Churchill.

Po uzavěrci únorového čísla KP dostala redakce tuto zprávu:

Kapitánské kursy:

pořádané ZKVS ještě nezačaly, poněvadž kromě tábořského povodí se sešlo z ostatních Čech tolik přihlášek, kolik jich přišlo procentuelně z Prahy, takže by bylo skutečně plýtváním peněz, kterých nemá ani země ani ZKVS zbytečně, kdyby 2-3 činnovníci HKVS či ZKVS se rozjeli nějakých 100-2000 km za Prahu na seminář s 1 nebo dvěma kapitány. Používáme této cesty, abychom Vás znovu požádali o rychlé poslání přihlášek, abychom kursy mohli provést alespoň během března. V minulém čísle máte rozdělení Čech na Povodí, takže se můžete již dohodnout na místě i datu kursu - semináře. Texty přihlášek rozešleme během týdne.

Ritt.

V Týnci n/Labem ustanoven nový vodácký oddíl skautský.

Adresa: br. Mirek Šilar, Týnec n/Labem, Křekovanská 238.

V Hodoníně ustanoven nový vodácký oddíl skautský

Adresa: br. Vladimír Mišák, Hodonín, Křížkovského 1.

Ve Znojmě se tvoří nový vodácký oddíl skautský.

Vodácký klub oldskautů "Varjaq" pořádá v sále klubu kinoamatérů v Praze II., Trojická 10, promítání lyžařských, vodáckých a skautských filmů. Představení se koná 28. března a 11. dubna 1947. Hosté vítáni. Vstupné dobrovolné.

O motorových člunech.

Pro oddíly, které se zajímají o motorové čluny, doporučujeme článek Dr. Zizia: "O motorových člunech" v časopise Svět motorů č. 5.

C O J E Š T Ě N E V Í Š

BÍLÉ UHLÍ JIŽNÍCH ČECH

/Nové elektrické zdroje v chudých krajích?/

Než se začaly přípravné práce pro stavbu údolní přehrady na Lužnici u Bechyně, bylo spravedlivě zhodnoceno, co mluví pro ni a co proti. Co bude znamenat přehrada pro kraj, který nemá uhlí, dovede posoudit, kdo se aspoň zběžně zabývá hospodářskou výstavbou. I letošní zima nás učí, že se musíme starat o nové tepelné zdroje. Zajímalo-li se vážně o umístění nového průmyslu a tím zlepšení životní úrovně kraje, musíme obyvatelstvu zajistit předpoklad - zdroje energie. Lužnice odvádí vodu s rozlohy více než čtyř tisíc čtverečních km. Jihočeská rybníční oblast patří většinou do jejího povodí. Taková řeka se samozřejmě velmi dobře hodí pro využití vodní energie, neboť její vodní režim lze zvládnout malým počtem poměrně nevelkých akumulačních nádrží.

Podle předběžných studií postačí vybudovat dvě údolní přehradu o celkovém obsahu asi 130 milionů m³, aby se Lužnice stala vzorem vodohospodářsky využívaného toku a dala jižním Čechám, kraji bez uhlí, elektrickou energii. Nádrže jsou projektovány v místech přírodních uzávěrů. První je asi 4 km proti vodě nad Bechyní na dolní Lužnici. Jezero bude dlouhé asi 23 km a dosáhne až k Pokorného mlýnu pod Tábořem.

Protože údolí Lužnice mezi Tábořem a Bechyní je z nejkrásnějších říčních údolí v Čechách vůbec a mělo by vlastně být přírodní rezervací, bylo rozhodnuto upravit vodohospodářský plán přehrad tak, aby v době úzimního sucha kolísala hladina nejvýše o 30 cm, což je méně, než výkyvy dnes. Tak bude vlastně koryto řeky v horní partii Táboř-Přiběnice neustále naplněno a tedy s hlediska krajinné krásy zdokonaleno. Od Přiběnic dolů k přehradní hrázi utvoří se úzké, znenáhla se rozšiřující jezero, které v této již méně romantické krajině vytvoří nové krásy. V době žnových prací, kdy spotřeba elektrické energie v kraji stoupá, bude při nadlepšení průtoků vodou z jezera hladina kolísati až o 68 cm. Také toto kolísání neporuší vzhled krajiny a nebude vadit rekreaci. Teprve počínajíc říjnem až do března bude elektrárna využívat akumulačního prostoru plně k nadlepšení průtoků. Vodní elektrárna bude mít výkon asi 8.000 kw při roční výrobě asi 30 milionů kw-hod. Kromě toho se získá přes 2 miliony kwh v dosavadních elektrárnách a Vltavě a Labi tím, že zpracují přehradou nadlepšené odtoky z Lužnice. Kromě toho zadrží přehrada každoročně až 13 milionů krychl. metrů vod z jarní povodně na Vltavě.

Druhá nádrž se navrhuje u Krkavce na dolní Nežárce blíž Veselí nad Lužnicí. Plocha jezera bude 1.500 ha, ale zaplaví se většinou kyselá louky, něco chudých polí, tři mlýny a téměř celá vesnice Hamry, jejíž obyvatelstvo přesídli do úrodnějšího kraje. Nádrž se zvládne Nežárka, která je méně vyrovnanou složkou povodí Lužnice, neboť tu bude dostatečný prostor ochranný, jehož účinek se projeví v celém širokém, hustěji osídleném zemědělském údolí Lužnice od Veselí po Táboř. Regulační práce v této říční trati, které nelze již odkládati, se podstatně zlevní.

jv SvSl.

JEŠTĚ K ČLÁNKU

"PORUČ A UDĚLEJ SÁM."

Milý bratře Ritte!

Jseš ztřpklý a zlobný skřet! Vždyť dokonce jedno středisko Ti nabídlo svůj řád "Skřeta" za zásluhu na tomto poli vykonané.

Proč by Ti měli bratři kapitáni psát a dokazovat činy, že jsi se změnil? Vždyť je to přece tak pohodlné nic nedělat. Tak pohodlné, o nic se nestarat a za nic nepřebírat odpovědnost. Vždyť je to tak snadné chodit v kroji co možná "parádním" na každou "parádu". Je přece lepší se bavit, než prodávat vstupenky. Ať tuto práci udělá někdo jiný! Je lepší nechat zamrznout loď, než se s ní s nimi dířit. Je lepší říci "i je času dost" a nechat všechno běžet. "Však ono to nějak dopadne!"

Je vůbec lepší se o nic nestarat a jen a jen kritisovat, chybně a falešně k tomu, a jen mluvit a být kapitánem. Je možné, že bratrům kapitánům, tak jak zamrzá Feka, zamrzá i jejich činnost v zimě. Je tedy možné, že se jejich činnost probudí příchodem jara - v nejhorším případě příchodem 5. května a s tím spojené slávy - a zase budeš mít, bratře Ritte, když ne radost, tak alespoň útěchu, že se něco děje.

A co my bratři kapitáni? Nemáme dokonalou příležitost chytit se za nos? Chceme, aby ZKVS nám vymohl tohle nebo tohle, chceme, aby pro nás pracoval, chceme, abychom byli nejen vodáci-skauti, ale abychom byli i duševně na výši. Nemohli bychom, alespoň trochu, těm, co to vedou s láskou a chutí, dělat to, co od nás chtějí?

Nemohli bychom odvrhnout parádu a skautovat tak, jak všichni v duchu chceme? /V tohle totiž dosud věřím, že je ve Vás všech skryto, přesto, že mnohdy právě roveři tak zklamali./ Nebylo by lépe vzpomenout na náš slib, na zákon, na slova našich náčelníků a dát se s chutí do práce? Nebylo by lépe vzpomenout toho, co nám řekl ve svém poselství sám pan prezident? Jistě že ano. Každý z nás musí být příkladem pro ostatní, poněvadž slova pohnou, ale "příklady táhnou". My, junáčtí vedoucí musíme být příkladem všem junákům - Věčty počínaje a námi konče, už proto, že jsme vodáci.

Viš, bratře Ritte, snad jsi byl trochu zatrpklý v tu chvíli, kdy jsi psal ten článek, i když jsi měl pravdu. Věř, že budeš mít zase radost, že budeme dělat, zanecháme osobních štvanic a hádek. Budeme to zase my, staří vodáci - staří vltavští vlci - kteří budeme dělat a dokonat s chutí. Ale bratře Ritte, až zase budeš pesimistou, až zase budeš naříkat a lkat, přijď k nám, třeba večer podle svého zvyku o 12 22 hodině, budeš utěšen. Věř, že "BUDOVĚK" patří nám.

Ohnivco.

JAK MÁ VYPADAT VODNÍ SKAUTING?

S nastávající vodáckou sezónou vznikají různé diskuse, jak vlastně má vypadat vodní skauting. Pokud je nám známo, vodní skauting je ve skutečnosti jen jeden, podle organizace, ale z praxe víme, že kolik je vodáckých oddílů, tolik je druhů vodního skautingu. Jeden oddíl pěstuje jen plavectví, druhý turistiku, třetí závodní vodáctví, čtvrtý jen turistiku na 2 km od lednice, pátý případně jen kroje, nebo vůbec také ne. Není žádnou novotou, že všeho moc škodí a tedy i specializovat se na jeden obor vodáctví není zdravý, o těch posledních způsobech vodního skautingu je nejlépe vůbec nepsat a k takovýmto vodákům se vůbec nehlásit. Vodní skauting, po několikaleté nucené přestávce má možnost chromného vzrůstu s velkými úspěchy. Jsou místa, kde skautské vodní oddíly jsou považovány za nejlepší vodácké jednotky po stránce technické, turistické, závodní, plavecké, ale více však je těch, na které se dosud hledí jako na nějaký spolek méně-cenného rázu. Tato okolnost není zaviněna organizací, nebo vedoucími činovníky ZKVS nebo MKVS, ale přímo samotnými oddíly, a jejich vedoucími. Vodní skauting nesmí ustrnout na tom, jak žili naši předchůdci a zakladatelé vodního skautingu, a držet se jejich zásad. Vodní sporty vykazují v poslední době úžasný pokrok, a proč skautské vodácké oddíly měly by být nejhoršími? Jedná se zde v první řadě o vodáckou turistiku, plavectví a na poslední místo bychom zařadili vodáctví závodní, čili ve všech případech vyplývá, že jedině vodní skauting prakticky může přinést kýžený rozvoj. Jest však velice těžko, provozovat na př. jen turistiku, není-li vhodných lodí. Již v roce 1925 byla zavedena jako cvičná a turistická loď pramička. Svoji stabilitou, dále schopností pojmuti 7 členů posádky, čili celou družinu, udržela se až do dnešní doby. Jistě, že v době jarních velkých vod a dále pro výcvik nováčků, nemůže se nalézt vhodnějšího plavidla, i pokud jde o jejich stavbu. Ale i tyto lodě při svých přednostech mají své stinné stránky, ať již při přenášení jezů /zdmadel/, rychlostí na vodě a přepravy drahou. Určité tyto vady, nechají se odstraniti při cestě po vodě, ale jedině tehdy, jedná-li se o hlubší vodu, kde jest možnost pohodlnější jízdy. Bylo by však velice těžko pramičkou zdolávat Nežárku, Sázavu, Blahovic, Zlatou stoku u Lužnice, Otavu od Horažďovic do Písku, Vltavu od Vyššího Brodu do Čes. Budějovic, Lužnici od Nové Vsi do Soběslavi a vůbec všechny řeky v pramenech. Zde, kde se jedná skutečně o vodácké umění přemísťovat loď v řecišti s mělké vody na hlubší, nemůže ani nejlepší vodák dělat na pramičce divy, zvláště, jedná-li se o cesty několik desítek km dlouhé. Proto bylo by hotovým nesmyslem, aby vodácké oddíly se stanovištěm na menších řekách, vybavovaly se těmito plavidly, mají-li možnost na jiných plavidlech lehčích, prováděti túry a výpravy s větší pružností, rychlostí, za menší tělesné námahy. Padaly by tu v úvahu kanoe a kajaky. Snad by se řeklo, že elegantnější by byla kanoe, ale vezma-li se v úvahu, že kanoe hotová stojí těžké peníze, při vlastní výrobě vyžaduje velké zručnosti a přesto ještě tato kanoe vypadá jako lepší necky, jest výhodnější věnovati se kajakům, které se nechají vyrábět mnohem snáze a úspěchem, i pro věkově mladší členy, ať již jako švédské, turistické, dřevěné nebo dřívové.

Nejen na malých řekách, ale i hlubších jest praktičnějši pro rychlost a možnost manevrování lehčí loď, od níž potom k vodácké závodní jest kousek, a tak by vodní skauting, aniž byl nucen odvracet se od své základní myšlenky - junácké, přizpůsobil by se všem vodáckým organizacím s úspěchem, a já věřím, že by tyto ve většině případech přistihl. MKVS neklade žádné podmínky, že skautské oddíly musí ustáteny na minimu, a zastaralých principůch, a pomáhá každému oddílu volnost ve svém rozvoji. Jest tedy na Vás, na oddílech, aby jméno vodních skautů neupadlo, naopak bylo vždy u ostatních vodáků s úctou vyslovováno. Nezapomente však, že vždy a za každých okolností jste v prvé řadě skauty, a že jako na skauty se na Vás okolí dívá.

Vodáci ahoj.

kpt. Bzučák.

VODÁCKÁ TECHNICKA

Ladislav Ritt:

O vodních skautech v Československu.

Rozhlas pro mládež.
15.II.1947 15,50-16,00

Slyšeli jste v sobotu 15.2. odpoledne v 15,50 tuto přednášku br. Ladislava Ritta na vlnách rozhlasové stanice Prahy-1? Poněvadž jsme neměli možnost Vás na ni upozorniti předem, odčinujeme to tím, že ji alespoň vtiskneme. Kdo ji slyšel, může textu použít k osvěžení paměti, aby mohl s tím, co br. Ritt řekl, polemizovat. Čekáme na to a jen do něj!

J. Víconec:

Je mnoho lidí, kteří se diví, cože dělají vodní skauti u nás v Československu. V ostatních zemích splyvá totiž pojem vodního skauta se skautem námořním a u nás přece moře není!

Snad právě proto je pro naši mládež moře symbolem všeho, co je muži drahé v jeho snění průkopníka, dobyvatele, objevitele, hrdiny. A kdo je přemožitelem moře, je mužem v pravém slova smyslu.

V roce 1918 při českém Yacht Klubu v Praze vznikl první oddíl vodních skautů v Československu. Z této hrstky hochů vyrostli muži, kteří jednak proslavili svou vlast v kanoistice, jednak pracovali tak, že dnes jen v Praze máme na 40 vodních oddílů. O tom, že vodáci byli Junáci, mluví jasně jména padlých a významaných v posledním lidském běsnění, zvaném druhá světová válka.

Vodní skauti u nás jsou především Junáci, to jest hochy, kteří se řídí skautským slibem, zákonem a plní denní příkaz dobrého skutku. Až když dosáhnou alespoň prvního stupně výcviku pěšáckého, mohou provádět výcvik vodácký a podrobit se zkouškám z vodáckých doplňků junácké stezky. Tak celý postup vodáckého výcviku je vázán na výcvik pěšácký a jeho absolvování je předpokladem každého dalšího postupu. I vedoucím vodáků - kapitánem - se může stát jen ten, kdo se osvědčil ve vedení pěšáckém. Tedy i u nás skautů je pýchota "Královnou zbraní".

Vodní skaut musí být dobrým plavcem, znát všechno o stavbě říčních lodí, o řekách, stavbách říčních, rybníkářství, musí znát vodní květeny i zvířena a samozřejmě vše, co se plavby týče od meteorologie až po páclování a veslování. Výcvik začíná na dvouřídové 6 m dlouhé pramci pro 7 člennou posádku. Posádka je základní organizační, výcvikovou a výchovnou jednotkou. Vede ji komandant s člunařem. Několik posádek tvoří oddíl, vedený kapitánem a přístavným. Několik oddílů tvoří přístav, vedený velitelem přístavu a jeho zástupcem. V další organizaci zapojují se vodní skauti do útvarů s pěšáky, ale mají zastoupení jak v okrsku, tak v oblasti i zemském nádelnictvu, kde jsou zastoupeni kromě odborných referentů zemským kapitánem. Celé toto organizační rozdělení má funkci výchovně odbornou a nemá kromě odlišného krojování nic, co by je od ostatních složek Junáka zevně odlišovalo. Vnitřně jsou to zvýšené požadavky na tělesnou i duševní zdatnost vodáků, kteří musí vyhovět asi o 50 % těžším podmínkám, než pěšáci, mají-li dosáhnout vyšších výcvikových stupňů. Pěšáci však zase pravidelně vynikají v jiných odborných dovednostech a znalostech, takže tu zbývá v podstatě snad jen nebezpečí, dané pobytem na vodě a u vody. Ovšem odborné zkoušky pěšáci mohou konat, ale vodáci své doplňky musí znát.

Skautský rok je u nás totožný se školním rokem. Začíná v září, kdy se sejdeme po prázdninách, z nichž jsme dobrou polovinu strávili v tábore. Likvidujeme táborové záležitosti, dokončujeme výcvik táborníků na vodě a training na posledních závody. Podzim věnujeme pěšáckým disciplinám, přípravě lodí na přezimování a příp. na zimní táboření. Zima je ve znamení lyží, opravy a stavby lodí a kulturního života /výstavy, divadla, koncerty, besídky, mikulášské, vánoční

i podobné podnikání vzdáleného rázu/. Jaro poskytuje příležitost k dokončení páděckých a zahájení vodáckých slo-
žek výcviku. Za posledními ledy nastupují naše pramice. Jarní povodně nás zaměstnávají při protipovodňové službě
a poskytují příležitost sjetí si říčky jinak nesjízdné. Na těch poznáváme právě nespoutané říční toky se všemi
jejich nebezpečími. Začátek léta přináší první závody a přípravu k odjezdu na stálý či putovní pohár. Tábor o
prázdninách je příležitostí osvědčiti se jako dobří táborníci, zálesáci, stopaři, ale i ženci či drvoštěpové.
Cesta z tábora je pak korunou všeho. Jsme opravdu na velké výpravě se vším, co je nám milé, za vším, co bychom
chtěli.

Nakonec bych snad měl vysvětlit smysl toho všeho. Proč ohodíme v kroji, připomínajícím námořnickou uniformu,
nemusím vykládat nikomu, kdo zná romantismus mládeže. Vždyť jsme, či byli jsme všichni mladí. Za toto cukrátko
přítahujeme mládež k tvrdé práci na zdokonalení jejího tělesného stavu plováním, pobytem při vodě a na vodě
za každého počasí. Tvrdou prací při stavbě lodí a jejich udržování pozná mládež práci rukou a naučí se účtět ke
každé poctivé a dobré práci. Naučí se otít nástroje i materiál, znát jeho různou povahu a vážit si výrobků svých,
a tím i ostatních pracovníků rukou i ducha. Vodní skauti se naučí milovat výsledek své práce - loď i pádlo - a
šetrně s nimi zacházet. Poznají život našich vod i říčních rostlin i zvířeny v nich. Výcvik na pramici je naučí
solidaritě, zodpovědnosti jednoho za všechny a všech za jednoho v nejlépeším slova smyslu. Naučí se podřizovat
úzce osobní zájmy zájmům celku - posádky, oddílu, národa. Vedle těchto ideových hodnot je tu praktická stránka
výcviku, která je tělesnou otužilostí připraví k životu v jednotkách naší armády a zvláště jim usnadní výcvik v
jejich ženijních a lodnických složkách. Pro život pak kromě získání předpokladů pro nejučinnější rekreaci, kterou
poskytuje vodáctví, zejména vodní turistika, je vodní skauting lání, zásobárnou příštích inženýrů vodních staveb,
vodo hospodářských pracovníků a zaměstnanců naší říční a snad i mořské dopravy.

Hrajeme si s dětmi na námořníky /jak o nás posměšně mluví škarohlídové/, abychom dali národu muže, kteří bu-
dou průkopníky ve všech složkách našeho národního života, nebo alespoň tvrdě houževnatými udržovateli a pěstite-
li všeho dobrého a kázaného, co vyrůstá nejen z vody a okolo vody, nýbrž všeho, co je nám milé a drahé v naší
krásné vlasti.

Učíme mládež přemáhat sebe samu a vítězit nad vodami, aby byla nepřemožitelná a zvítězila nad všemi povodňami
života, které na ni přikvačí.

Kpt. P ř i k r y l Alois

Z Á C H R A N N Á S L U Ž B A P Ř I O D C H O D U L E D Ů A P Ř I P O V O D Ň Í C H .

Bratři !

Víte již z rozhlasu a tisku, že se blíží doba, kdy se začnou trhat ledy na vodních tocích, víte o přípravách
zemských, okresních a místních Národních výborů, t. j. povodňových komisí a mnohde již i Vy jste se chopili příprave-
ných prací. Nelze ani jinak myslet, než tak, že nás vodní skauty nikdo, kdo pomocí potřebuje, nenajde nepřiprave-
né. Minulého roku jsem v K.P. uveřejnil několik statí o záchranné službě při odchodu ledů a povodních. Přečtete si
je a znovu si zopakujte pravidla a znalosti. Mnozí z Vás již minulého roku pomáhali zdolávat lední katastrofu a
máme praxi. To, co se letos očekává, není nepodobné pohromě v roce 1940. Příroda je mocná a nevyzpytatelná - bude-
li chtít, odejdou ledy právě tak tiše, jak spoutaly naše toky, nebo rozpoutá pravé peklo pro ty, kteří bydlí u vo-
dy a mají tam své majetky. Nemusím Vám ani opakovat, že je Vaší povinností..., že chráníte majetek svých bližních
a státu, že skautský zákon Vám přikazuje... atd. To vše znáte, ale vykonat čin je horší. Je na Vás, jste-li vodními
skauty jen pro ukrácení chvíle, anebo pro libivý kroj, nebo ze sportu atp. nebo pro krásné a mužné činy. Blíží
se doba, kdy se c e l ý národ bude na Vás dívat jinak, než je zvyklý, že ve Vás bude vidět výkvět našeho ná-
roda a vojáci-jmenovitě ženijní vojsko se bude těšit, že přijdete na vojnu připraveni se znalostmi nabytými při tu-
hém junáckém výcviku. Uvidíte, že brzy Vám vojáci umožní výcvik ve vojenských výcvikových střediscích, že Vám vo-
jáci dají instruktory na výcvik Vašich kapitánů a kormidelníků, a proto můžete se směle dívat do budoucnosti.
Připravte si tuto budoucnost - činy. Toto Vám předesílám úvodem k tomu, čem budu psátí dále - jde o pokračování
o statních v záchranných pracích. V loňské K.P. jsem psal ve statí - A./ "O pracích přípravných" a "Pravidlech k
nasekávání ledu". Onos budu pokračovati ve statí "B", t. j.

V l a s t n í p o v o d ň o v é p r á c e .

neboť než vyjde dnešní číslo K.P. část "A" bude ksončena a můžeme očekávati jen povodně a nebezpečí při nich.

P o h o t o v o s t .

Živelní pohroma může být předvidaná /jarní povodně/ nebo může přijíti náhle /v létě přivaly a průtrže mráčen/.
Nikdy se jí nesmíme dáti překvapiti. Místní povodňový výbor nařizuje včas pohotovost, které se zúčastní hasičské

sbory a pomocné síly /volní skauti/ a uvedou se v chod všechny předvídané přípravy, uvedené ve stati A. /Viz K.P. 1946./ Ihned se zařídí povodňové hlídky, které pravidelných přestávkách konají služby pozorovací. Hlídky konají pohůzky po břehu toku, na místa zvláště ohrožená /ochranné hráze/ po proudu a hlavně proti proudu. Hlídky si na vhodných místech u hladiny vyvěsají vodorovné značky s centimetrovými značkami a při obohůzce pozorují na nich kolísání hladiny toku. Při nebezpečném náhlém stoupání hladiny je nutno vysílati pravidelné hlídky, třeba každou hodinu, a to jak ve dne, tak i v noci a výšku vody zapisujeme do zvláštního zápisníku. Tímto soustavným pozorováním lze lépe předvídati nebezpečí a zaříditi v klidu všechny přípravy.

Jedné hlídce přikážeme trať asi 2 km dlouhou. Mohou-li býti hlídky opatřeny jízdními koly, pak snáze a rychleji vykonávají službu. Další povinností povodňových hlídek je, pozorovati účinek vody na břehy a hráze /prosakování, borcení, odplavování a pod./, aby se závčas mohlo předojiti jich protržení.

V této době hlídek, je důležité navázati častější spojení s obcemi položenými na horním toku, t.j. s hlídkovou službou, která má podobný úkol jako hlídka v místě. Povinností hlídky je podávati zprávy do obcí níže-položených tak se stane, že celé povodňové toku je střeženo nepřetržitě po celou dobu hrozícího nebezpečí, zatím co přípravné práce probíhají klidně a organizovaně.

V případě náhlého nebezpečí je nutno v obci podle místních poměrů vyhlásiti poplach a uvésti v chod pomocnou službu tak, jak jsme ji sestavili v pracovním plánu /viz stať A.K.P. /1946/.

Vyklizení ohrožených míst.

Podle zkušeností z let minulých je známo, která místa v obci jsou nejvíce ohrožena a při jakém stavu vody zaplavena. Tato místa je nutno závčas vykliditi, tak, jak bylo stanoveno pracovním plánem. Pak nemůže nastati zmatek, který práci ztěžuje a znemožňuje. V plánu musí býti uvedeno: kdo a co, z kterých budov a kam má býti vyklizeno, kdo řídí vyklizovací práce, jakými prostředky, kdo je povinen vyklizené osoby ubytovati, kdo střeží opuštěný majetek, event. kam se odvedou vyklizená domácí zvířata, obstarání potravin a pod. V pochybných situacích je lépe naříditi evakuaci, byť byla provedena předčasně, než spoléhati na příznivý průběh katastrofy. Opomenutím včasného vyklizení osob a majetku, nastane okolnost, jež jsme nepředvídali a které jen s největším vypětím sil a mnohdy i za značných ztrát zdoláme.

Evakuace osob, zvířat a majetku ze zaplavených míst je prováděna různým způsobem podle toho, jaké k tomu máme prostředky. Záchrané práce jsou také závislé na rozsahu povodně, povětrnostních poměrech a také počtu členů záchraných družstev.

Osoby lze zachrániti:

- a/ přebroděním nebo plaváním,
- b/ převážením,
- c/ přemostěním překážky.

Přebrodění lze provésti tam, kde nepřesahují rychlost proudu 1,5 m za vteřinu, a kde dosahuje voda nejvýše po pás dospělého člověka, t.j. asi 1 až 1,2 m. Volíme místa, kde nejsou jámy, příkopy a jiné vodou zaplavené překážky. Přebrodění se usnadní, můžeme-li přes překážku napnouti lano, kterého se osoby při brodění drží, jindy použijeme provazu s hruškou na jednom konci, a pak provaz vhadujeme zachraňovanému, který si jej omotá kolem pasu, jsa přes tok táhnut zachránčí. Někdy se utvoří řetěz z osob, stojících ve vodě, kterých se brodicí se osoby přidržují. Při záchraně v noci musí býti brod osvětlen /lucerna, pochodň, reflektor auta a jiné/ avšak tak, aby brodicím se nebyly oslnovány oči, při použití silnějších světelných zdrojů. Je-li voda hlubší než jeden metr, mohou dobří plavci přeplavati. Přeplavávání osob usnadníme normálním záchraným materiálem /korkové záchrané kruhy na šňůře, nafouknuté pneumatiky automobilové a pod./ dobré jsou korkové pasy užívané armádou, jichž je několik typů. Osoby promoklé vodou, je nutno ihned řádně ošetřiti /převlečení šatů/ zvláště, jsou-li záplavy v zimním období, t.j. při odchodu ledů.

Domácí zvířata většinou dovedou plovati a jsou vedena přirozeným pudem sebezáchovy a tak se snadno zachrání, neboť se snaží dostat se k břehu. Při brodění však, zvláště, je-li proud silnější, musí se zvířata vést za ohlávku. Proud totiž podráždí zvířetům nehy, což přivede je do zmatku a způsobují pak paniku a snadno utonou, nemohou-li při malé hloubce vody plovati. K usnadnění plování jak osob, tak i zvířat, je lépe použití plavidel, neboť pak osoby, které se zachraňují plaváním, se mohou přidržovati plavidla; zvířata pak přidržujeme za ohlávku, jak při brodění, tak i plování. Je však nutno, aby osoby i zvířata byly vždy přepravována při přelování na straně popřední, při čemž možnost veslování nebo bidlování musí býti vždy zachována, zejména v zádi plavidla. Nedoporučuje se při přepravování zvířat vzít více kusů než dva současně, a to při zachování pravidla uvedeného v předcházející větě.

Záchrana převážáním.

Převážení plavidly je nejběžnějším způsobem záchrany, poněvadž je rychlý a lze ho použít téměř za každých okolností na každou vzdálenost. Tímto způsobem zachraňujeme jak osoby, tak i zvířata a majetek. Vyžaduje však vyvíčených, neohrožených a chladnokrevných veslařů a vhodných plavidel. Nelze použít osoby zbrklé, bojácné a neplavce; plavidla musí být bezpečná, nepropouštějící vodu, neprohnitá a s dobrou stabilitou. Vratké plavidlo, na př. maňásek, závodní plavidlo, kajaky a pod. se nehodí; nejvhodnějšími plavidly jsou vojenské loďky, rybářské loďky, pramice, pramičky používané skauty a některé druhy sportovních a turistických plavidel. Některá plavidla však těžce odolávají plovoucím křám a předmětům a jsou použita jen v nouzi při zachování největší opatrnosti, jež je závislá na osobě, řídící záchraně práce. Poměrně nejbezpečnějším plavidlem je loďka, kterou používá ke svým účelům armáda. Každá obec na toku by měla mít alespoň dvě takové loďky s úplnou výbavou /dvě bidla, řídící veslíko - pádlo, jedno veslo záběrné, záchraný pás se šňůrou, záchrané bidlo s hákem, vylévačka a loďkový vazák, uvázaný na přední plavidla./

K převážení lze použít loďek buď jednotlivě, anebo se spojí dvě loďky v soulodí pomocí dvou i více hranolů nebo kulatin, nejlépe vazačkami, nebo silnějším drátem k loďce přivázaných. Přes tato dřeva položíme podlahu ze silnějších prken nebo fošen. Podlahu zajistíme buď vazačkami nebo drátem a položením obrubnic na čelech fošen nesmíme zapomenouti zříditi zábradlí a to tak, že v rozích podlahy připevníme sloupky a mezi ně připevníme silnější lana, jednou nebo dvěma řadami. Po sestavení soulodí musí však v každé loďce zůstatí místo pro dva veslaře v zádi a jednoho veslaře v přídi. Tímto soulodím lze převáděti osoby, dobytek i těžší předměty /viz obrázek./

Plavidla jakéhokoli druhu smíme zatížití jen natolik, aby ponor nepřesahoval dvě třetiny výšky stěn plavidel, t. j. nad vodou musí zůstatí nejméně jedna třetina výšky plavidla. Z důvodů bezpečnostních musí převážené osoby seděti na dně loďky, nebo na podlaze, uříjeme-li soulodí. Není-li po ruce loďek, můžeme sestavití z klád a hranolů vor. V o r y můžeme zatížití jen tolik, aby klády byly alespoň pět centimetrů nad hladinou. Postavíme-li vor z kulatin, je lépe zhotovití na nich prkennou podlahu. Vor je však plavidlo těžkopádné a nehodí se proto do silného proudu; nejlépe se uplatní tam, kde ještě dosáhneme bidlem na dno, abychom mohli plavidlo bezpečně přepravovatí ke břehu bidlováním. Směr plavby při tom upravujeme buď bidly a napomáháme delším kormidlem, upevněným na zádi voru ve zvláštním sedle ze sloupků, připevněných dobře k podlaze voru.

Nejde-li o velkou vzdálenost, můžeme převážení plavidly usnadnití tím, že napneme se břehu na břeh lano, po němž lze ručkovatí. Ručkující musí klečeti v přídi plavidla. Je dobře mítí v loďce ještě záložní vesla a pádla, kdybychom některé z nich zlomili, anebo nám vyklouzla z ruky působením proudu, anebo nárazem na kru, nebo jiný předmět. Není vhodné lovití vesla při vyražení z ruky do vody, naopak, založíme ihned náhradní veslo. Je výhodnější pozbytí veslo, než při naklánění se z plavidla porušíti jeho stabilitu anebo sami ztratití rovnováhu a spadnoutí do vody.

Zachraňování přemostěním.

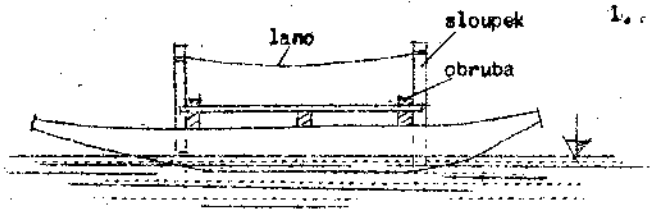
V místech, kde není prudkého toku, můžeme vybudovatí přechodové lávky, různého typu buď pevné nebo plovoucí /samonosné/. Stavíme-li lávky s podporami, pak můžeme použítí jako podpor vozů, zednických a tesařských koz, velkých beden naplněných kamením, hranic z trámů nebo železničních praquek a pod.

Pro plovoucí lávky užíváme sudů, dobře utěsněných nebo modřvkových lejt, velkých necek, škopků, kádí, žoků slámy nebo sena a pod.

Při úzkých překážkách postačí mnohdy i žebřík, na který položíme fošny a uprostřed ztvoříme podporou, která může býtí plovoucí nebo pevná. Použijeme-li kůlu, zarazíme je 30 - 50 cm do dna a nad lávku necháme vyčnívatí aspoň jeden metr kůli, na který pak zachytíme zábradlí lanové nebo z tenčích bidel. Zábradlí zásadně děláme na straně poproudní. Žebřík k podpoře musí býtí však pevně přivázan. Místo žebříků se může použítí žebřiny z vozů. Žebřiky můžeme navazovatí, ve spojích však je výhodné zesílití, event. zahražením kůlů. Na žebřiky klademe podkladky, na které připevňujeme fošny, někdy i vozové bočnice. /viz obrázek./

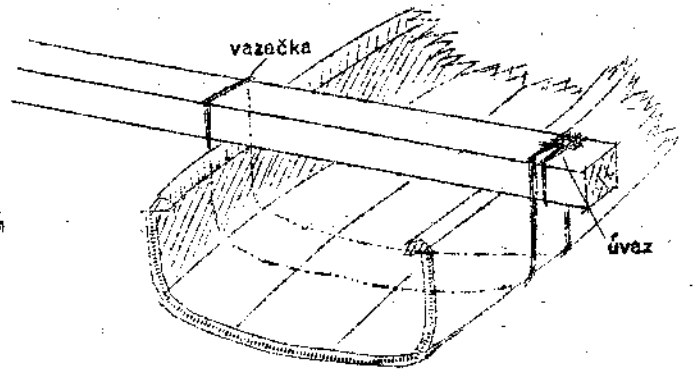
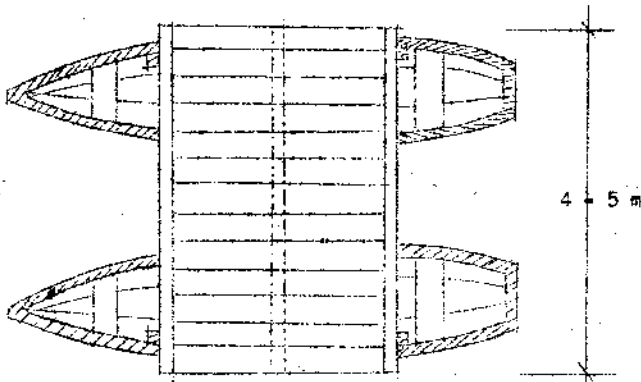
/Pokračování/

-Sicla-

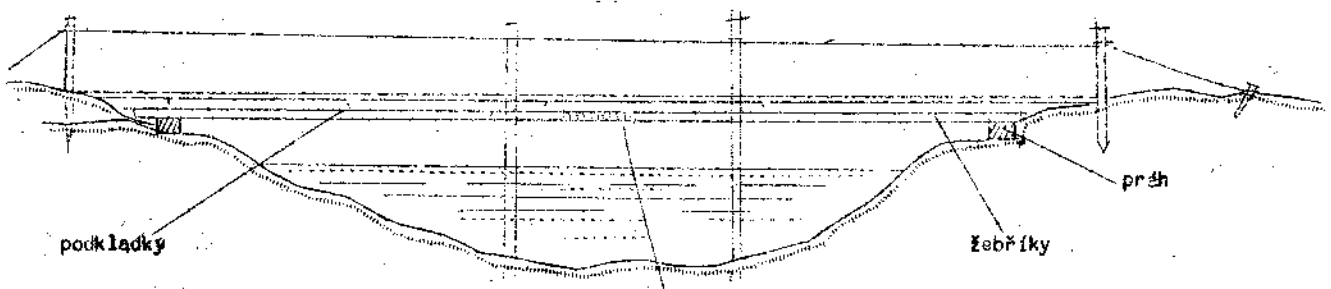


Souloží ze dvou loďák.

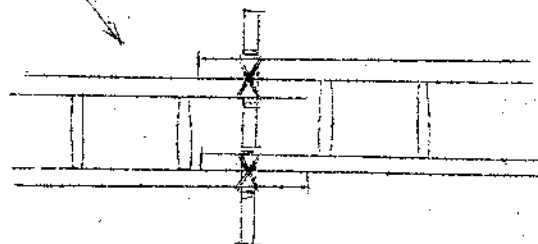
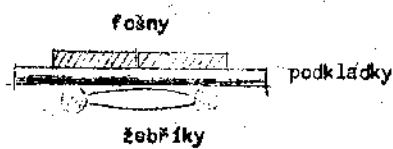
Přivázání nosníků na loďku



Vazačky mohou být nahrazeny i silnějším drátem



navázání žebříků



POVELY PRO CVIKY S PÁDLY.

Hlavní kapitanát vodních skautů zjistil během uplynulé vodácké sezony, že při pádlování a při cvičení s pádlý na zemi skoro každý oddíl používá jiných povelů a cviky různě provádí, sjednotil HKVS jak povelů tak cviky do následujících forem, které jsou pro všechny vodácké oddíly závazné a počínaje letošním rokem platné.

Povely na vodě při jízdě vpřed.

1. Připravte se! Posádka sedí na sedačkách při kraji lodi. Ruka vnitřní /ruka blíže ke středu lodi/ drží hlavici pádla, ruka vnější /blíže ku kraji lodi/ drží pádlo nadhmatem těsně nad listem tak, že pádlo spočívá na stehnech, list rovnoběžně s hladinou vodní. Celý list přečnává přes bok lodi nad vodou.
Poznámka: Toto postavení jest vlastně základní postavení posádky, kdy tato jest ve stavu pohotovosti, připravena vyslechnouti další rozkazy a reagovati na ně.
2. Pozor! Posádka udělá předklon, pádlo v poloze kolmé těsně nad vodou, ruce, držící pádlo nataženy co nejdále kupředu.
3. Vpřed! Pádlo se vnoří do vody a protáhne vodou vzad. Po té následuje již další pádlování.
4. Pohov! Posádka přestane pádlovati a vrátí se do polohy "Připravte se!"
5. Pádla odložit! Posádka odloží pádla do lodě.

Povely na vodě při jízdě vzad.

1. Připravte se! Základní postavení popsané při jízdě vpřed. Protože jízda vzad jest poměrně neobvyklá, jest dobře po tomto povelu upozorniti posádku, že bude následovati jízda vzad.
2. Pozor! Posádka udělá mírný záklon, pádla šikmo nad vodou za tělem.
3. Vzad! Pádla se vnoří do vody a protáhnou vpřed. Po té následuje již další pádlování.

Speciální povely na vodě.

1. Stop! Posádka zasadí pádla těsně u lodi kolmo do vody, celým listem postaveným kolmo k podélné ose lodi. Tento povel se dává vesměs při jízdě vpřed při hrozcím nárazu a nepředchází mu tudíž žádný předběžný povel.
2. Kontral Poloha jako při jízdě vzad při povelu "Pozor!" pouze s tím rozdílem, že ihned následuje vlastní pádlování vzad. Tento povel se dává pouze v nejkratnějším případě, když hrozí nebezpečí bozprostředního nárazu a pod.
3. K pozdravu pádla vztýč! Povel se dává s polohy "Připravte se!" Pádla se vysunou z lodi tak daleko, až vnitřní ruka, držící hlavici, spočívá v klíně, vnější ruka, držící pádlo nadhmatem, těsně nad listem se zvedá obloukem vzhůru, až pádlo jest kolmo ke dnu lodě a list kolmo k podélné ose lodě. Vnitřní ruka stále spočívá v klíně.
4. Pozdrav zruš! Vnější ruka obloukem sklopí pádlo do vodorovné polohy a obě ruce s pádlem se vrátí do polohy "Připravte se!"

Pokračování.

Prof. Jan Vlk:

PLAVECKÝ VÝCVIK V KRYTÉM BASÉNU.

Splývavá.

Pronásledovaný se zachraňuje tím, že splývá vysazeně /hříbeček/ nebo prohnutě. Kdo dostal "babu", když stál ještě na dně, stává se honičem.

Lovení ryb.

Vedoucí hodí do basénu korkové zátky různé velikosti /bodová hodnota se vyhlásí předem/. Na povel skočí cvičenci do vody a každý se snaží nalovit jich co nejvíce, hlavně těch velkých.

x x x

JAKÝ MÁ BÝTI CVIČITEL PLOVÁNÍ.

1. Dobrý plavec.
Dobrý plavec proto, aby dovedl ukázat, co se právě cvičí a v případě nehody, aby mohl přispěti ku pomoci.
2. Dobrý vychovatel.
Musíme si uvědomiti, že při plaveckém výcviku nejde jen o naučení některého způsobu plování, ale že jde především

o zdraví a o získání celé řady duševních vlastností, jako pevná vůle, ovládnutí, odvaha a pod. Jde zde vlastně o boj člověka s vodním živlem, který musí člověk ovládnout. Vítězství nad vodním živlem musí mladý člověk cítit a proto instruktor má dávat cvičenci jen takové úkoly, na které stačí. Nekladte tedy požadavky, které by byly nad síly vašich svěřenců.

3. Trpělivý učitel.

Cvičitel plavání musí mít svatou trpělivost. Zde se uplatňuje lidové pořekadlo, že trpělivost přináší růže. Nehubujte hned cvičence při nezdaru, že je nešikovný. Laskavým slovem a povzbuzením dosáhnete lepšího účinku, než nadáváním. Slova - nešiko, nemotoro, nechraňáče, z tebe nic nebude, ty se to nikdy nenaučíš - by neměla být vůbec užívána.

4. Dobrá organizace.

Velmi dobrá organizace při plaveckém výcviku je předpokladem dobrého výsledku. Cvičitel si vždy rozdělí cvičence na dvě neb tři skupiny /podle počtu/ a to na př.: na neplavce a plavce, nebo na neplavce, začátečníky a dobré plavce. V jednotlivých skupinách utvoří se dvojice, ve kterých cvičenci spolu cvičí a jeden druhého hlídá. Dvojice dá dohromady vedoucí tak, aby jeden byl vždy šikovnější a ne aby spolu cvičili dva neobratní. Je to proto, aby šikovnější a odvažnější strhoval příkladem svého druha.

Při výcviku dbejte, aby cvičenci byli obráceni obličejem ku břehu. Jsou-li obráceni do vody, jednak se bojí, jednak se rozptylují.

Nácvik plaveckého rázu - prsa.

A. Na suchu:

R á z p a ž í :

a/ na místě:

x	Základní poloha /ve stoji/ - paže v předpažení vzhůru dovnitř, ruce se dotýkají podél ukazováků, na 1. dobu se pohybují paže do upažení, ale před touto polohou na 2. dobu přitáhne cvičence lokty k tělu, ruce se spojí před hrudníkem jako v základní poloze na 3. dobu se natáhnou paže do základní polohy, na 4. dobu je výdrž.
---	---

/Y = X, ale v předklonu /prohnutě/.

b/ s místa:

Pohyby jako v předklonu, ale na 3. dobu vykročíme levou vpřed a na 4. dobu přisuneme pravou nohu k levé - tímto způsobem postupujeme.

R á z n o h o u .

V sedu na zemi, ruce se opírají země za tělem
na 1. dobu je výdrž, nohy u sebe nataženy,
na 2. dobu skrčíme nohy v kolenu /paty u sebe, kolena od sebe/
na 3. dobu rozhodíme nohy do roznožení co nejdál od sebe a hned
na 4. dobu je snožíme k sobě.

Po tomto rozložení pohybu nohou hned cvičíme tak, že v roznožení ani chvíli nesetrváváme, ale ihned snožujeme, takže 3. a 4. doba splyne. Pohyb však nesmí být trhavý, nýbrž plynulý, což vyjadřujeme počítáním: ráz, dva, tři - á - /při čmží - á - značí snožení/, na čtyři je pak výdrž.

Plavecký ráz /paže a nohy/

Cvičí se v sedu, paže v předpažení vzhůru dovnitř a cvičencům napomáháme napovídáním pohybu před dobou a to tak:

nohy nic, paže stranou	ráz,
paže i nohy skrčit	dva,
ruce vpřed a nohy stranou	tři,
- á - k sobě nohy	výdržet čtyři.

B. Ve vodě:

R á z p a ž í :

Jako na suchu: a/ na místě: Cvičenci stojí ve vodě tak, aby měli ramena ve vodě.

b/ s místa: jako na suchu s postupem vpřed.

Ráz nohou.

Ve dvojici: a/ na místě: Dva cvičenci čelem proti sobě. Ten, který cvičí ráz nohou, leží na vodě a přidržuje se rukama druhá za záloktě. Stojící vzpírá cvičence oporou pod lokty a tím mu usnadňuje udržeti správnou polohu na vodě. Cvičenci se střídají.

b/ s místa: jako v předešlém, ale ten, který stále postupuje vzad - druhá za sebou táhne, při čemž tažený cvičí ráz nohou. V dalším výcviku jej táhne jen za ruce.

Ráz nohou se dobře cvičí s nějakou plovoucí pomůckou, o kterou se cvičence opírá rukama, na př.: prkénko, korky a pod.

Souhrn

T.j. plavecký ráz /paže a nohy/ cvičíme v trojici, dvojici, a konečně samostatně /vždy však ze splývání/.



Velká turistická cena vodních skautů.

Za účelem zvýšení technické úrovně vodních skautů a zvýšení znalosti československých řek věnuje Hlavní Kapitanát vodních skautů věčně putovní cenu.

O tuto cenu se pojede každoročně turistická soutěž, střídavě na některé československé řece.

Soutěž se pojede vždy v době od 1. července do 10. srpna každého roku.

Soutěže se může účastnit každý skautský oddíl registrovaný ve Svazu Junáka jako vodní oddíl.

Za každý oddíl může startovat pouze jedno mužstvo v minimálním počtu 21 členů, včetně vedoucích. Loď libovolná. Členové mužstva mimo vedoucích nesmí překročit 18. rok věku.

Trat' turistické soutěže musí být delší 200 km a může probíhat i na více řekách, které se do sebe vlévají.

V této soutěži se klasifikuje: pravidelnost jízdy s ohledem na rychlost toku a zajímavost krajiny v jednotlivých úsecích, poznatky získané ohledně vlastností řeky po stránce sjízdnosti, poznatky ohledně vodních staveb, krajiny, měst, pamětihodností, zvířeny a rostlinstva, hospodářského významu řeky a přilehlé krajiny a určité předem dané úkoly podle proposic.

Klasifikace soutěže se provede podle Deníku soutěže, který každé mužstvo soutěže povede v jednom exempláři a který nutno odevzdati do 48 hodin po skončení jízdy pořadatelům soutěže neb jiné osobě v proposici určené.

Turistickou soutěž provede HKVS neb z jeho pověření některý Zemský kapitanát neb vodácké povodí určitého kraje.

Vítězi soutěže bude propůjčena Velká turistická cena, kterou jest povinen do 15. června následujícího roku vrátiti HKVS. V náhradu mu bude věnována velká fotografie této ceny s diplomem. Členové mužstev, které se umístí na prvních třech místech, obdrží upomínkové plakety. Každé mužstvo, které soutěž řádně absolvuje, obdrží diplom.

Ke každé soutěži budou vydány speciální proposice, které budou pro tu kterou jízdu rozhodné. Proposice ku každé jízdě musí býti vypracovány na základě ustanovení tohoto věnování.

Přihláška k soutěži musí býti podána nejpozději do 15. června běžného roku.

Proposice musí býti publikovány do konce května běžného roku v časopise Kapitánská pošta neb Činovník neb oběžníkem zaslány všem vodním oddílům.

Vklad činí 5 Kčs za každého člena soutěžícího mužstva a připadá jednotce závod provádějící, která jest povinna hraditi výdaje spojené s věnováním upomínkových plaket a diplomů.

Propozice soutěže, bude-li prováděni svěřeno jiné jednotce, schvaluje HKVS.

Přestane-li se tato soutěž jezdit, může HKVS cenu věnovati jiné soutěži neb závodu celostátního významu.

Za H.K.V.S.

Jiří Zámečník, v.r.,
tajemník

Josef Štok, v.r.,
hlavní kapitán

Štok:

J A R O N A V O D Ě .

Vody jsou již volné od zimních pout, které ja letošního roku tak dlouho poutaly a vodní skauti se již nemohou dočkati chvíle, až pramice se spustí na vodu a pádla se opět poprvé ponoří do chladných ještě vln.

Všem vedoucím oddílů pak nastává úkol s výcvikem vodácké techniky u nováčků, kteří letos půjdou poprvé na vodu, jakož i možnost hned ze samého počátku vodácké sezony věnovati se odstranění chyb ve stylu pádlování u starších vodních skautů. Ovšem vedoucí musí být sám znalceem dobrého stylu pádlování, musí sám dobře ovládati teorii pádlování i praksi. V těchto prvních jarních "krůčcích" na vodě jest třeba se výcviku pádlování plně věnovati a to si vyžádá značného času. Ale zdůrazňuji, že čas a péče na počátku sezony tomu věnovaná se vrátí v sezoně s mnoha úroky a zajistí nám daleko větší možnost odstranění mnoha škodlivých závad technických v samém zárodku /než se zmechanisují/ jednak při správném nácviku pádlování ušetří mnoho sil při letních vyjíždkách. V těchto počátečních musí míti vedoucí oddíl skutečně v rukou, protože záleží hodně na tom, aby nácvik byl veden metodicky a systematicky pod přímým dohledem vedoucího neb jeho zástupce. Nelze připustiti, aby jednotlivá mužstva si prostě sedla na pramice a jezdila si libovolně na vyjíždky bez jakýchkoli úkolů cvičebních. Prvé jarní hodiny nám dávají ideální možnost výcvikovou a proto musejí býti skutečně intenzivně využity.

V předpokladu, že všichni hoši před zahájením jarní sezony byli podrobeni lékařské prohlídce a že prohlízející lékař nemá námitek proti cvičení, můžeme přikročiti k samému nácviku stylu. Tento nácvik se děje nejlépe na tak zvané bedně, kterou si pořídíte velmi jednoduše tím, že pramici přivážete bokem pevně k přístavnímu můstku. Tím sice omezíte počet pádlujících na polovinu, ale získáte výhody, že cvičitel může se volně pohybovati od jednoho cvičence ke druhému, může mu přímo vedením těla ukazovati jednotlivé správné polohy. Určitá nevýhoda jest pouze v tom, že u stojící lodi jsou při pádlování značné odpory, které lze odstraniti buď, že pádlo v peruti vyřízneme, buď, což jest úspornější, použijeme starých pádel, které přifízíme až do formy pekařské míchačky na těsto, abychom tím zmenšili odpor. Při těchto cvičeních musíme vytvořiti s hochy správný styl pádlování tak, jak jest popsán v článku "Theorie pádlování" v minulém ročníku Kapitánské Pošty. Cvičitel se musí dobře se zásadami tam uvedenými seznámiti a při cvičeních tato aplikovati individuálně na své cvičence. Při prvním cvičení rozdělujte jednotlivé prvky pádlování a odděleně doby. Zde jen krátce uvedu hlavní momenty pádlování, kterým nutno věnovati velikou pozornost. Volné posazení cvičence, přirozené opření nohou, pomalé předklony, energické vztyčení trupu při záběru, tažení pádla podél lodi v poloze co možná kolmé, netrhání pádlem při dotahování, při protahování nedělati kočičí hřbety a táhnouti tělem, nikoli rukama, nepadati do předklonu, udržovati stejnoměrný rytmus pádlování a relaxace rukou při pádlování jsou nejdůležitější zásady pádlování, které cvičitel musí míti na mysli a které musí vštípit do svěřených mu hochů. Jednotlivé cvičení na bedně nesmí pro jednotlivce překročiti dobu 20 min, a rytmus pádlování jest volné turistické tempo. Těchto cvičení má absolvovati každý jednotlivce nejméně pět a teprve potom povolití vyjíždky. U hochů méně chápavých nebo méně tělesně schopných, jest přirozené, že počet výcvikových dob se zvýší, eventuelně i v době již konaných vyjíždek se s nimi opakují cvičení na bedně.

Prvním vyjíždkám věnujte také zvýšenou pozornost a kormidelníci musí stále a stále dbáti na dodržování správného stylu pádlování. Vyjíždky nebuďtež delší 1 hodiny, proveďte jich nejméně pět ve volném turistickém tempu. Objezte, aby chlapi si na vyjíždkách pravidelně střídali strany pádlování, aby bylo tím zabráněno jednostrannému tělesnému výcviku. Před i po vyjíždkách cvičte s chlapii jednak cvičení uvolňovací, jednak cviky doplňovací. Zjistíte-li na těchto vyjíždkách u jednotlivců opakující se chyby, neváhejte je posaditi znovu na bednu a začněte s nimi znovu.

Teprve po provedení těchto jízd máte předpoklady, že chlapi si osvojili správný styl pádlování a jejich svaly, odpočinuté po zimě, opět si navykly na tělesnou námahu způsobem pádlování. Nyní můžete již započítati s normálním vodáckým výcvikem, t.j. ježděním na delší vyjíždky, ježděním rychlým tempem, cvičením manévrování atd.

Znovu zdôrazňuji, že týmto prvým dvom fázim nácviku jest venovať tu najväčšiu pozornosť a jest na vedoucích oddíloch, aby ji venovali tu najväčšiu péču. Buď ji provádějí sami, neb ji svěří nějakému skutečně zkušenému odborníkovi. Protože časově nebude asi možno ovičitelé se venovati nácviku s celým oddílem, jest výhodné nácvik dobře provésti s kormidelníky a tyto po náležitém poučení i theoretickém instruuji sami posádky. V tom případě doporučuji však práci kormidelníků nenápadně pozorovati a na případné chyby a nedostatky kormidelníky v občasných debátách upozorniti.

Po stránce zdravotní upozorňuji ještě vedoucí, aby dbali dobrého zdravotního stavu svých chlapců. Obě tyto fáse nácviku probíhají na rozhraní zimy a jara, t.j. v době nestálého počasí a jest proto nutno dbáti, aby hoši se nenachladli. Věnujte též pozornost jarní únavě, která se projevuje tělesnou i duševní malátností, proti které bojujte náležitým poučením o stravě.

Splnění těchto základních požadavků výcvikových budete míti splněny podmínky ku zdárnému konání vodáckých výletů, protože chlapci dodržováním správného stylu pádlevání nebudou snadnou pohlňati fyzické únavy a tím budou moći lépe vychutnati krásy vodáckého života na našich řekách.

T i b o r Š t e r n :

S P L A V N O S Ť S L O V E N S K Ý C H R I E K .

Čochvíla nadíde čas, v ktorom vymeníme lyže za kajak. Sídíme s horských výšin, v ktorých pramena naše rieky zasa na našu milovanú vodu. Je pravidlom, že správny kanoista venuje sa v zime pílu lyžiarstvu a naopak. U nás, u vodných skautov, je to ešte príznačnejšie, lebo naša veľká láska patrí rieke, ktorá je najprirodzenejšou oek srdcu kraja a ľudí.

Naše slovenské rieky skýtajú pre vodnú turistiku mnoho pôvabu. Zväčša nie sú dotknuté civilizáciou a užíváme ich v plnej prírodnej kráse. Je pravda, že sa v posledných rokoch už miestami Váh reguloval. Preto, drahí bratia, využite posledné roky voľnej nerušenej plavby na našom Váhu. Industrializácia je dôležitou epochou Slovenska a s touto súvisí stavba celej rady hydrocentrál a údolných priehrad nielen na dolnom, ale i na hornom toku Váhu a na Orave.

Naša najdlhšia splavná rieka Váh sa už nedá sjazdiť bez prerušenia z Liptovského Hrádku do Komárna. Od Púchova niže saokupil sa rad obrovských hydrocentrál a tu treba loď prenášať a potom sa plaviť v dlhých nudných kľúčoch celé kilometre. Po prvej hydrocentrále v Ladococh postavenej ešte za prvej ČSR pribudly ďalšie v l.ava a v Dubnici. Týmto sa stal prv oblúbený úsek Žilina-Trenčín úplne nevyhľadávaným. Teraz sa už pracuje na celej rade ďalších hydrocentrál niže Trenčína u Nového Mesta nad Váhom, takže aj ďalší úsek Trenčín-Piešťany je prakticky vyradený. Ostáva teda už len úsek Liptovský Hrádok - Žilina - Púchov.

Našťastie je to práve najkrajší úsek ako po stránke čisto vodáckej tak aj po stránke krajinovej. Túra na Váhu začína sa obvykle v Liptovskom Hrádku. Na jar pri veľkom stave vody pošastí sa aj plavba z Kráľovej Lehoty, kde sa spája Biely a Čierny Váh. Niekedy možno na kanoe, alebo jednodielovom kajaku zísť Biely Váh zo stanice Východná úplne pod Vysokými Tatrami. Taktiež Čierny Váh z osady Svarín pod Kráľovou Holou. Tieto úseky vyžadujú, pravda, ostrielaných skúsených vodákov. V Liptovskom Hrádku možno nocovať aj veľkým výpravám v turistických nocľahárňach. Odporúčam na naše rieky kanoe, kajaky a hlavne skladacie kajaky. Ziaľ dnes canoe nedostupné. Skladačky dopraví nám železnica bezplatne ako spolubatožinu. Na hornom Váhu sa najlepšie osvedčil jednodielový kajak pre svoj nízky ponor a rýchlu riaditeľnosť. Minulého roku videl som prvý raz pramice na Váhu. Stav vody bol práve veľmi neutošený, takže posádky musely často vystupovať. Všetkým výpravám podarilo sa bez nehody castu absolvovať. Tieto zkušky dosvedčuje, že pri normálnom stave vody alebo pri zvýšenom stave, bude Váh dobrou riekou aj pre pramice. Samozrejme, že posádku musia tvoriť šikovní a nebojácní chlapci. Táboriť prechodne sa u nás smie všade u vody a netreba vyžiadať povolenie od úradov alebo obci. Proviant k doplneniu zásob sa nakúpi v každom meste alebo dedinke ležiacej pri Váhu. Od Liptovského Hrádku až po Lipt.Sv.Mikuláš je Váh dravou horskou riekou, často tvorí ramená, ktorá sa tiež niekedy rozdeľia na ďalšie. Sjazdnosť týchto sa veľmi často mení a treba to inštinktivne vycítiť a hlavne treba sa vedieť veľmi rýchlo rozhodnúť, kadiaľ fárať.

Nerozhodný gentleman si často nájde na štrkovisku a musí vyskakovať, ak mu prúd nepostaví loď bokom, čo zväčša značí nedobrovoľnú kúpel. Voda je tu kryštálovo čistá a prúd veľmi dravý. Zpočiatku sa nám zdá, že čochvíla skrtne o kamene, tak blízko sa nám zdajú byť. Keď však skúsime pádľom hĺbku, nedosiahneme ani na dno. Aj úsek Lipt.Sv.Mikuláš-Ružomberok je ešte zaujímavý aj keď už nie tak dravý ako dosiaľ. Nádherne sú horské scenéria, ktoré vidíme z vody. Na ľavom brehu rozprostiera sa celý hrebeň Nízkych Tatier s mohutným Ľumbiarom, Chopkom, Chabencom a Prašivou. Na pravom brehu sú to Liptovské Hole, zvané Roháče. Od Ružomberka na ľavom brehu je Veľká Fatra a

na pravom brehu nás odpreádza jedinečné pancerné Malej Fatry až po Žilinu. Žiaľ, od Ružomberka je voda Váhu znečistená tamojšou továrňou na papier a nahodí sa už na kúpanie. Preto je rozumné táboriť pri Kralovanech, kde ústí barokrášná zelená Orava. Tu môžeme trošku proti prúdu loď vytriahnuť nad železničný most. Tam je nádherné kúpanie pri dobrej možnosti táborenia. Keď je dobrý stav vody na Orave odporúčam naložiť loď na stanici v Kralovanech a odísť tieto do Tvrdošína. Trať Tvrdošín - Oravský Pazdár - Dolný Kubín - Kralovany sa dá splaviť pri dobrom stave Oravy za jeden deň. Orava je veľmi zaujímavá rieka. Krajínou tečie v tak nádhernom údolí, že často sa Vám bude zdať, že ste sa dostali do úprave rozprávky. V Kralovanech, kde sa Orava vlieva do Váhu je ešte dlho vidieť na pravom brehu krásnu, zelenkavú vodu z Oravy. Plavba po Váhu z Kralovian do Žiliny je aj naďalej veľmi krásna a zaujímavá až na to, že voda už nie je čistá. Keď dlhší čas neprejde, než natrafíte na nízky stav vody a jazda je na tomto úseku mnohým obťažnejšia. Všade v perejách objaví sa spústa balvanov a tu musí potom vodák ukázať svoju zručnosť a duchapritomnosť. Pre tmavý odtieň vody často vidieť prekážku až z bezprostrednej blízkosti. Basná Skala pri Strečno je dnes už nie nebezpečná, ako kolujú mnohé legendy o nej. Má len veľké vlny a silný prúd. Všetku opatrnosť si vyžaduje nasledujúca perej pri tuneli. V ohybe ľahá to trošku do brehu na skaly. Pre vodáka, ktorý ovláda svoju loď, tiež nieť ťažkostí. Ve veľkom oblúku pri Strečno pod Starým Hradom a pod hradom Strečno sú tiež pekné pereje.

Teraz dohotovené definitívne železničné mosty u Strečna ako aj pri továrne na celulózu v Žiline uľahčili značne bezpečnú plavbu. Provizórne drevené mosty a lešenie pri stavbe nových mostov zapríčinili mnohému vodákovi za minulé sezony pomé chvíle.

V Žiline, pri Budatínskom zámku, vlieva sa do Váhu čistučká Kysuca, v mieste zvanom "Krutidlo". Kysuca je krásna horská rieka má však málokedy dost vody pre plavbu. Dá sa to na jar, keď sa na horách topí sneh, alebo po silnom daždi. Jazdí sa z Čadce, ale pri zvýšenom stave sme ju išli až s Turzovky.

Druhá horská rieka, ktorá sa v Žiline vlieva do Váhu, je Rajčanka. Táto riečka je iba na jednosadlovom kajaku sjezdná a to len pri zvýšenom stave vody, z Rajca. Je nás doposiaľ len niekoľko šťastlivcov, ktorým sa to podarilo. Jazda na úseku Rajec-Žilina vyžaduje stopercentnú istotu a rutinu, skýta však jedinečný zážitok. Od Žiliny je Váh už mnohým miernejší, ale napriek tomu ešte vždy zaujímavý. Má miestami silný prúd a pekné pereje. Krajina je až po Púchov stále dosť romantická. Po ľavom brehu Váhu sú vidieť Súľovské Skaly. Veľmi pekný je tiež pohľad na zrúcaninu Považského Podhradia. Pokračujeme-li v plavbe ďalej k Púchovu a hydrocentrálami až k Trenčínu prekvapí nás už z ďaleka viditeľný hrad Matúša Trenčianskeho. V Trenčíne u železničného mostu je lodenica KSTL a klubovňa oddielu vodných skautov. Pod Trenčínom nasleduje zrúcanina hradu Beckov. Váh mení tu svoj ráz na kludnejšiu veľkú rieku a nie je natoľko zaujímavý. Pred Piešťanmi sa vlní uprostred lesov a podobá sa vraj rázom k Hornaj Lužnici. Úsek Piešťany-Sereď má ešte miestami dost silne prúdiacu vodu a je zaujímavý tým, že tu Váh tečie pustou, plnou pasúcého sa statku, ktorý často pláva cez rieku. Brehy rieky sú lemované peknými lesmi - málokedy tu vidieť ľudské obydlie. Veľmi romanticky pôsobia vodné mlyny pri Plehovei. Od Sereďu po Komárne je už úplne tichá voda zato ale ozaj mnoho kumlov, takže meno je priliehavé. V Komárne ústí Váh do Dunaja a tu musíme zatiaľ svoju plavbu ukončiť.

Váh prinesie každému vodákovi mnoho nových poznatkov nielen po stránke krajinovej, ale aj po stránke vodáckej. Príďte raz na Váh a poznáte, aké netušené dary nám poskytujú. Do vídenia na Váhu.

STAVBY VODNÉ / Dle Ing. P. Cerhy /

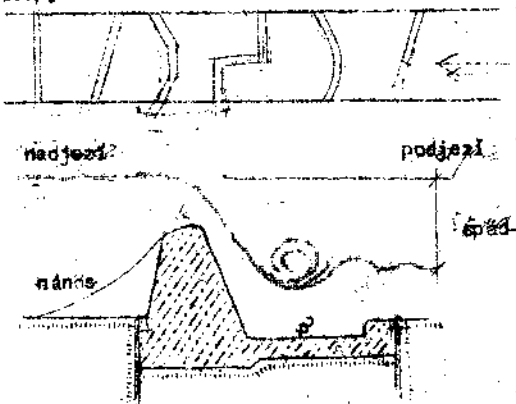
JEZY. Jezy jsou souvislé stavby, vystavené do toků, za účelem vzdutí vody, již využije se v průmyslu, hospodářství, k plavbě lodí a vorů, zásobení měst a průplavů atd. Dělí se na :

1. n e p o h y b l i v é či p e v n é, jež vzdouvají vodu za všech stavů, tedy do různé výšky, závislé na množství přítokovém,

2. p o h y b l i v é j e z y, jimiž se buď trvale nebo větší část roku udržuje vzdutá voda na stejné výši. Za velké vody možno je sklopiti /odstraniti/, čímž sníží se nebezpečí zátop.

Podle polohy v toku dělí se jezy na: přímé /kolmé/, šikmé, lomené, v oblouku, částečné.

N á z v o s l o v í jezu: Rozdíl hladin vzduté vody a původní vody podjezí slove spád, či výška vzdutí, z... záplava jezová, k... koruna či hřbet jezu, p... vývažiště. Část nad jezem slove nadjezí, pod jezem - podjezí. Vzdálenost průseku původní a vzduté hladiny od jezu jmenujeme délkou vzdutí. Postavení jezu vyžaduje vodoprávního



po volení. Cejchem či normálem určí se výška záplavy u pevného jezu, a výška dovoleného vzdutí u pohyblivého jezu. Zvýšení hladiny toku je příčinou zvýšení hladiny spodních vod, což je někdy žádoucí, jindy zavinuje pokrmáčení a z chlazení pozemků.



betonový jez

1. Jezy p e v n é stavi se ze dřeva, kamena, zdiva, betonu, železa, nebo jako smíšené ze dřeva a hlíny, dřeva a kamene itd.

Je-li spád valky, lze zříditi t.zv. jez stupňovitý, s stupních výšky 100-150 cm. Kte se plaví dříví, upravuje se v jezích v o r o v á propust. Někdy se usadí do jezu v ý p u s t i se stavidly.

2. Jezy p o h y b l i v é mají tu výhodu, že za proměnlivého přítoku vody, se jez podle potřeby buď uzavírá nebo otevírá, případně celá hoření část pohyblivá, se úplně odstraňuje. Jezy ty vyžadují stálé obsluhy, již obstarává zpravidla stálý úzorec, zvaný jezný.

Podle tvarů hradicích těles známe jezy:

a/ hradiclové, b/ hradlové, c/ stavidlové, d/ poklopcové, e/ segmentové, f/ válcové. Každý pohyblivý jez má vlastní stavbu pevnou, pilířka pobřežní, případně i návozní.

a/ Jezy h r a d i c l o v é uzavírají se v trámci, vodovodně na sebe položenými, jež opírají se konci tlakem vodě o zdivo nebo o sruby. Slouží nejvíce k uzavírání vorových propustí, vestavěných do jezových konstrukcí, jež slouží k proplavování vorů. H r a d i c l a se vyhradí a po proplavení voru se opět osadí.

b/ Jezy h r a d l o v é. Hradla jsou trámece mírně po vodě skloněné, opírající se spodem o zub ve spodní stavbě, vrchem o kroučovou tyč nasazenou na železných slupicích, spojených mezi sebou lávkou a řetězy. Po vytažení hradel pákou, nebo strojním zařízení možno sklopiti i slupice kol otočných šepů na spodní zdivo, by nepřekážely odtoku velké vody. Při vztyčení jezu postaví se nejprve slupice, odsluhovačí lávka, pak hradí se jez hradly.

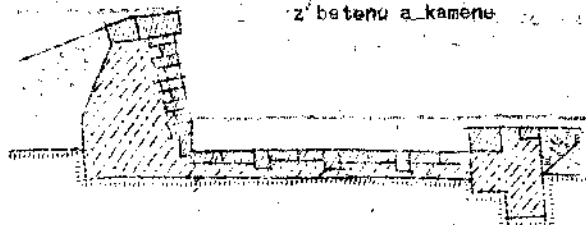
c/ Jezy s t a v i d l o v é upravují se se slupicemi rovnými nebo pohyblivými, jako jezy tabulové a mostové. Dřevěná nebo železná stavidla opírají se o slupice pevné nebo sklonné. Vytahování stavidel provádí se strojně.

d/ Jezy p o k l o p o v é jsou upraveny jako hradicí desky, opírající se kol vodovodné osy, uložené buď na dně spodní stavby, nebo nad spodní stavbou, nebo vzdutou vodou.

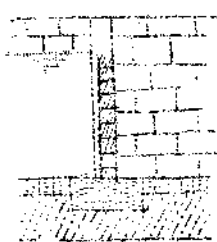
e/ Jezy s e g m e n t o v é. Hradicí plocha, na niž vodní tlak působí, je zakřivená /obyč. kruhová/. Tlak je přenesen nárovy do točné osy a způsobuje tření šepové.

f/ Jezy v á l c o v é sestávají z kruhového válce, opatřeného nástavcem, na jehož spodním konci je připevněn dubový práh, těsnící na spodní stavbu. Hradicí těleso má v řezu hruškovitý tvar. Kruhová část je po obou koncích prodloužena do pilířů a opatřena ozubením, jež zasahuje do ozubnic, položených na pilířích. Vytahování a spouštění válce provádí se strojně.

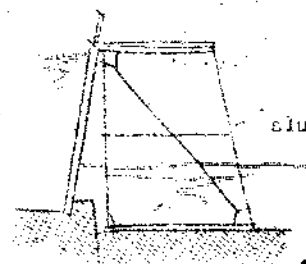
smíšený jez z betonu a kamene



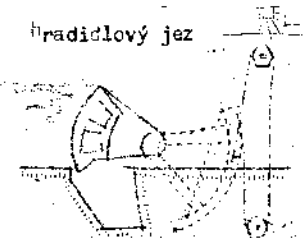
ze dřeva a kamene



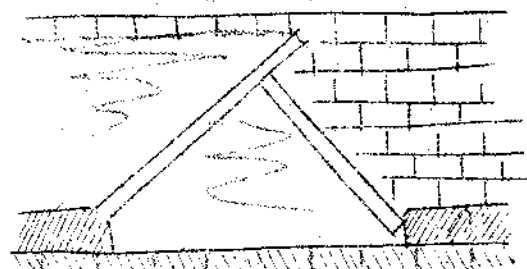
hradiclový jez



hradlový jez



jez segmentový

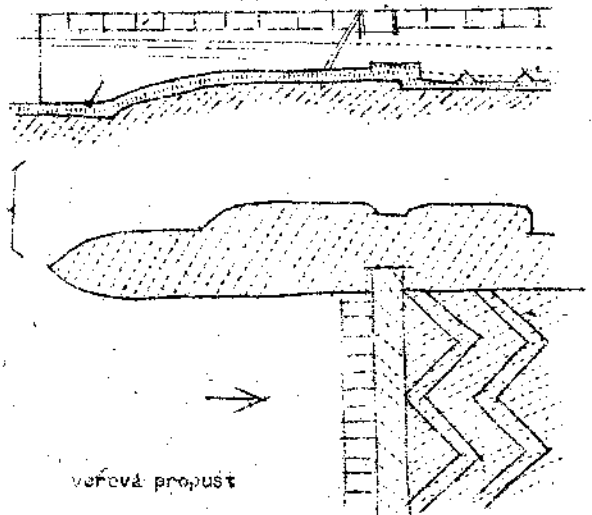


jez poklopcový

K proplavování vorů zřizují se v jezích

vorové propusti,

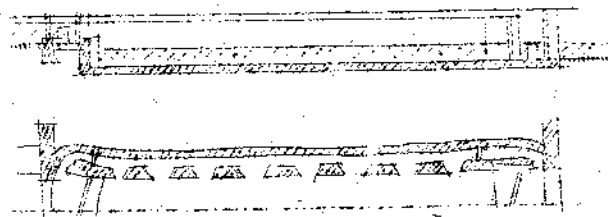
6-7 m široké. Délka se řídí podle spádu. Buď je dno o spádu jednotném 1:30-1:50, nebo je děleno na části o různých spádech. Propusti bývají zděné nebo dřevěné, uzavřené proti vzdušné vodě hradidly nebo uzávěrkou segmentovou. Po otevření uzávěrky vpustí se tolik vody při proplovávání vorů, aby naklesla hloubka vody na konci propusti pod 45 cm. Aby se zabránilo tvoření vysoké vlny při přechodu z pevného dna propusti do spodní hladiny, upravují se t.zv. k l a p a š k y . Tyto odpadají u propusti Ing. Baziky, jenž ve dně upravil soustavu lomných prahů /jízky, retardérů/betonových nebo kamenných, 70 cm vysokých, ve vzdálenosti 150 cm, a to za účelem úspory vody při proplovávání /voda se nárazem na jízky načebrává/. Sklonité dno propusti protáhne se až 80 cm pod hladinu vodní.



vorová propust

Řeky upravené pro plavbu lodí jmenujeme kanalisované. Zaručují provoz plavební i ze malého stavu vody, neboť řeka s hladinou původně sklonitou a proměnlivou, promění se ve stavěním t.zv. z d ý m a d e l v ř a d e s t u p ň ů či z d r ž í, co do výšky hladiny neproměnných. Z d ý m a d l o sestává obyčejně z jezové konstrukce, propusti vorové, rybí a komorového plavidla, které umožní lodím, plujícím po řece, překonat spád hladin v nadjezí a podjezí.

K o m o r o v é p l a v i d l o je nádrž, oddělená od horní i spodní vody vraty. Komoru lze pomocí uzavíratelných vpustí a odtokových kanálů naplnit nebo vyprázdnit a tím loď, která po otevření vrat vpluje do plavidla zdvihnouti nebo upustiti. Tím se umožní lodím dostati se přes jez ze spodní hladiny do horní a obráceně.

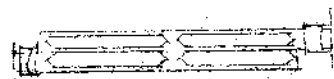


plavidlová komora

Velké spády překonávají se úpravou k o m o r s t u p ň o v ý c h , u nichž spád rozdělí se na 2 i více stupňů.

Komora určená pro proplavení jedné lodě slove p l a v i d l o v á , pro více lodí - komora v l a k o v á .

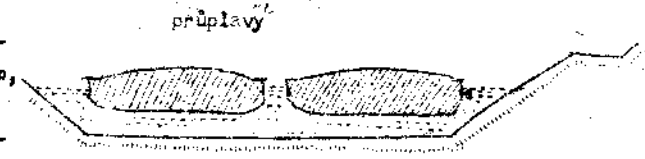
R y b í p r o p u s t í upravují se zpravidla v pilířích jezových pro lososy a pstruhy.



vlaková komora

Průplavy jsou umělé vodní cesty; jsou n á m o ř n í e v n í t r o z e m s k é . Úprava obou je těž, jen rozměry námořních jsou mnohem větší.

V n í t r o z e m s k é p r ů p l a v y jsou umělé koryta naplněná vodou, rozdělená zdřemi na úseky, oddělené od sebe komorovými plavidly, nebo lodními zdymadly, v nichž loď překonává rozdíly spádových výšek. Profil průplavu odpovídá nosnosti lodí co do hloubky. Opevnění svahů záleží na tom, zda trasa je ve výkopu nebo náspu. Po obou stranách průplavu upravují se stezky potahové jako komunikace /pro vleč lodí končí/; na svazích zřizuje se za příčinou mírnění účinků vln na svahy t.zv. lavička či berma, 80-100 cm široké. V místech, kde kanál překrokuje most, se kanál zúží, aby se zmenšilo rozpětí mostu. Údolí překonávají se t.zv. a q u a d u k t y . T u n e l y upravují se obyčejně jednoduše. Řádné opevnění svahů a těsnění v náspech je nezbytné.



průplav



náhony

Náhon jsou umělé přítoky vody k získání vodní síly. Převod polohové energie vodní na mechanickou energii pohybovou zprostředkují vodní motory, jež lze rozdělit na vodní kola a turbíny. Vodu přivádíme náhonem ku strojům a odtud se odvádí odpadní strouhou. Vzájemný poměr náhonu a odpadu řídí se polohou umístění vodního motoru a závisí hlavně na rozdílu hladin nad a pod motorem, t. j. efektivním spádem, který snažíme se dosáhnouti co největší. Náhonům a odpadním strouhám dává se jednoduchý profil lichoběžníkový. Náhonům průmyslových závodů, kde jedná se o úsporu místa a trvanlivost, dávají se koryta zděná nebo z dusaného betonu, průřezu pravouhelného nebo lichoběžníkového. Koryta jsou otevřená nebo i krytá. Při odpadových korytech továrních může se dno upravit i do oblouku /u toků, jež zapáchají/.

BESEDA V PODPALUBÍ

/Dokončení ze str. 1./

je tou, již ti nejlepší jako nejhorší muži obětují se svou prací i sebe a své životy s vědomím vykonané povinnosti. Jako by jí byli poplatní za to, že smí mít domovy na suché zemi.

Všechny tyto prosté záběry vod a břehů jsou jenom ubohé útržky nádherného filmu, který režisér sám největší režisér Život se svou nevyrovnatelnou asistentkou Prací. U vědomí, že je škoda každé námahy, která zůstane nezužitkováná, sestavil skromný autor z těchto nenáročných útržků film, jenž nemůže být nikdy dokončen, malou neumělou montáž. Nazval ji záměrně "Chléb na vodách", protože chléb je nejen symbolem, nýbrž i nezbytností života a výsledkem práce. Sytí člověka, ouměňuje práci a posvěcuje každé lidské zaměstnání. A všechna práca má mu sloužit pro dobro jednotlivce i celku. Na prostřední přitom nezáleží. Všude se musí dobývat práci. A platí se nejlépe poctivostí a potom. Peníze tu hrají pouze roli prostředníka.

Chléb neroste však jenom na poli. Roste také na horách jako na vodách, ve vzduchu jako pod zemí. Všude má dvě kůrky, a to, co je mezi nimi, není jenom střídko, nýbrž i plat za práci. Proto vždycky chutná.

Na vodách sladkých i slaných roste chléb tak jako jinde v tisíci podobách a lid plavecký a vodní vůbec dobývá ho tu tisícovým způsobem. Chuť má leckdy podivnou, ale vždycky voní a sytí a dává každému, kdo si jej umí zasloužit. A tak jako má každý chléb vždy dvě svoje kůrky, má i život a práce na vodách též svůj líc a rub. O tom rubu jako o spodní a vždycky tvrdé kůrce chluba na vodách vypráví tu autor. Jeho líc ať si už každý čtenář přizpůsobí po svém, aby co nejlépe odpovídal jeho představě a co nejlépe se mu líbil. Autorovi postačí úplně, nezapomeně-li čtenář čteb, že všechny tyto reportážní povídky mají základními činiteli život a práci a společným jmenovatelem vodu.

Než kotvení zdvižák už rachotí, lodní můstek se zvedá a pod vlajícím Modrým Petrem musí být vyřčeno poslední slovo. Jakékoliv přání na cestu do neznámých stránok nemůže říci neznámému čtenáři nic více než autorův upřímný stisk ruky a přestará námořnický, ba co dím, plavecký pozdrav ve všech řečech na celém světě stejný:

A H O J I

Ukázka reportážních povídek z knihy "Chléb na vodách":

PODIVNÉ NEŠTĚSTÍ

Ještě jednou se ohlédl a vešel do dveří.

V tom okamžiku se ostře zablesklo a vzápětí následovala hromová rána. Černé nebe se otevřelo a první deštový příval zasyčel do oken.

Než svlékl kabát a pověsil jej na skobu u dveří, proměnil se náhlý lijavec v opravdovou průtrž mračen.

Pošešel k pracovnímu stolu před oknem a starostlivě vyhlédl ven. Nebylo vidět ani k sousednímu skladišti, jak hustou oponou vytvořila padající voda. Skoro bezmyšlenkovitě otevřel skříň a začal se převlékat do nepromokavých šatů z voskového plátna.

Vtom zazvonil telefon. Prudce a zřejmě naléhavě. S vysokou kaučukovou botou v levé ruce přistoupil k pracovnímu stolu a vzal sluchátko.

"Haló! Zde poříční inspektor Wehrmann. -- Ano -- Cože? -- Kolik? -- Čtyři metry padesát? My zde máme 96 nad normál. Jak je to možné? -- Sakra! "Vodluka" se prachtil! Celá? -- Bohudí! -- No, ale nevěřte tomu. Právě pole je slabší! Nepoleví-li příval! praskne taky! -- Ano. "Scala" vyjela ráno ve 4.34. Před hodinou hlásila kotvení u cíle. -- Cože "Maxim"? To je ten nový s tím vysokým komínem, ne? -- A jak jede? -- Na lehké. Ha...! Buďte bez starosti. Zařídím vše! Hned pošlu motorku nahoru! -- Dobrá! A haló, haló? Oznamujte mi každý stav až do poklesu. Už čtyři šedesát? Hrome! To jde rychle! -- Ano, oznamte to delu sám, ano? Dobrá! Už jdu!... Dobrá!"

Ani botu nocabul a prudkým pohybem otevřel dveře poříční strážnice

Proud vody ho na okamžik oslepil, takže dvakrát hmatl nesprávně po pístala, připevněná na nejnohejším knoflíku nepromokavého voskovaného pláště. Pak hodil botu zpět do světnice, přidržel obě dlaně k ústům, nadul osmahlé tváře a pronikavě zapískal. Třikrát ostře a krátce, po čtvrté dlouze.

Nato zabouchl dveře, otřel mokré ruce kapesníkem a spěšně se obul.

Zase zazvonil telefon.

"Haló! - Ano, Wehrmann! - Už pět metrů? A trvá? - tak to pojede také! Zatelefonujte všem továrnám na trati, aby vám daly sirény k dispozici. Kdyby bylo zle, ať houkají dlouze! Půl minuty každou pátou! Jinak docela krátce! Ne, nic! Na celé! - "Scale" je v ochranném! - Jo, a haló! Zatelefonujte to, prosím vás, mé ženě - 472b - aby mne dnes nečekala! - Nevím, nevím! Lehké to nebude! - Tak nezapomeňte! Sirény! - A ženě, prosím vás! - Sbohem!

Pak jako za skoku zalovil na dně skříně pro nepromokavý klobouk, už ve dveřích narazil si jej na hlavu a pustil se do deště.

/Pokračování příště/

J a c k i:

VZPOMÍNKY NA 34 DENNÍ CESTU PO VLTAVĚ PRAHA - ČERVENÁ . /Jak jsem nejlépe poznal Vltavu/

Noční déšť přešel v zamračené, ale již uklidněné ráno. Část posádky šla nakoupit do Chlumu. Ostaní šli do lesa na dříví a Bračka zatím zatopil. Když jsme se vraceli, uvítal nás slunný den, nejkrásnější ze všech dosud prožitých. Vívočina Tajemného ostrova se prozářila a slunce si hrálo s vodou v peřejích u ostrova. Po poledním klidu jsme se s Tesarem vytratil do lesa a přinesli jsme konev lišek, pryskyřici a nůru dřeva. Vše mokré nám zatím už usychalo. vačina, a hned jsme začali vařit večeři. Chtěli jsme dělat bramborové knedlíky, ale řídké těsto nás donutilo dělat bramborové placky. Přidělali jsme též konev lišek a tak jsme se docela najedli. Smrákalo se a šli jsme spat.

"Vstávat!", zeznělo ráno ve stanu. Rychle jsme vařili a balili. Konečně vyrazíme k dalšímu pochodu. Dělalí jsme vakutku stachanovské výkony. Před Sviní jsem převzal kotrčování místo Bračky, který zůstal vzadu. Lehce jsme zdolávali několik náhonů a peřejí. Přesto jsme si nakonec sedli! Musel jsem do vody. Konečně jsme se dostali do posledního záhybu před Sviní. Ještě než jsme se přeplavili na druhou stranu, zabili jsme čtvrtou zaji na cestě. Pak to šlo už ráz na ráz. Stany se zdvihly jako houby po dešti, oheň zaplápolala a hned se vařilo. Zatím jsme stavěli kamna dle starších zkušeností z tohoto tábořiště. Konečně večeře: maso a rajská omáčka. Když jsme debatovali ještě okolo ohně, přišli nás navštívit rovněž na divoko skatující bratři z Prahy.

/pokračování příště/

NÁMOŘNÍ DEJINY . /Pokračování/

Z angl.příručky pro vodní skauty
přeložil Dr.Jaromír Port.

Pro naši potřebu upravil
Dr.Karel Průcha.

Země mizela v pozadí a před nimi se rozkládalo neznámé moře, před nímž bylo lidstvo varováno již od nepamětných dob. Sta a sta lodí vyplulo do těchto vod, aby se už nikdy nevrátilo, a to ani z bližších vzdáleností. O tom všem se rovněž šeptem vyprávělo mezi mužstvem a otužilí námořníci ztráceli veškeré sebeovládání. Bědování, slzy a prosby se mísily do jejich požadavků, aby se lodi vrátily zpět, mohou-li se ještě vůbec vrátiti. Vítr totiž trvalo vanul k západu, vítr neblahý jako zlověstné znamení, které je stahovalo na kraj světa, s něhož se jistojistě sítí do hlubin. Bylo jich na palubě jen málo, kteří sdílili bláznivý názor potřeštěného šedivého admirála, že svět je kulatý, když všichni na vlastní oči viděli, že je rovný jako stůl.

Kolumbus nařídil, aby lodi pluly těsně při sobě, aby však v případě odloučení pokračovaly v plavbě 700 námořních mil na západ, neboť byl přesvědčen, že potom už jistě uvidí břehy Velkého Khanu, zemi Cipango nebo Indické přístavy, o nichž vyprávěl Marco Polo.

Střapadesát mil na západ od Ferru spatřili v moři plovoucí stěžen z velké lodi. Bylo to pro posádky další hroznou předzvěstí pohromy. Admirál udržoval stále dvojí mínění a vedl dva lodní deníky. Jeden sám pro sebe a druhý pro ustrašené námořníky. I hvězdy se měnily. Známa souhvězdí zmizela a na jejích místa nastoupila jiná. Magnetická stříška, stále tak pevná, která dosud nikdy nezklámala, odhýlíla se od svého směru k polárce. Kolumbus zpozoroval tento zjev 13.zrpna 1492 a objevil tak magnetické úchytky. Byl to velký vědecký poznatek, jemuž Kolumbus věnoval pečlivou pozornost, když pozoroval, jak se úchytky měnily při plavbě k západu. Medovedl si tento zvláštní zjev vysvětliti a vypytařel se na zkušenosti svých námořníků.