

HLAVNÍ KAPITANÁT VODNÍCH SKAUTŮ



Kapitánská pošta

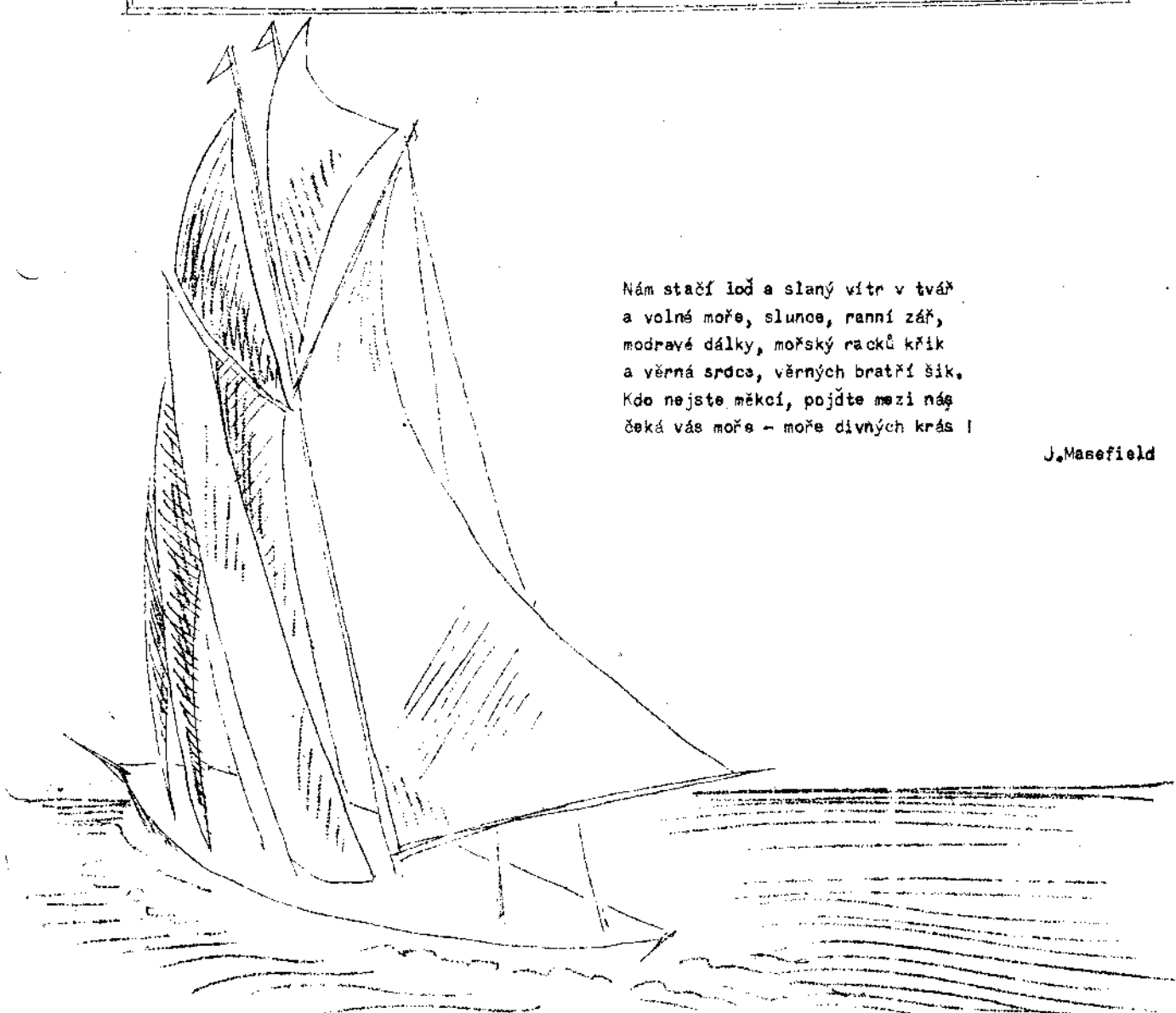
Ročník: 2

Číslo: 12

KAPITÁNSKÁ POŠTA

10. září 1947.

II. roč. č. 12.



Nám stačí loď a sluný vítr v tvář
a volné moře, slunce, ranní zář,
modravé dálky, mořský racků křik
a věrná srdca, věrných bratří šik,
Kdo nejste měkci, pojdte mezi nás
čeká vás moře - moře divných krás !

J. Masfield

JAMBOREE.

Jamboree skončilo a naši junáci se vrátili ze sladké Francie, která je bratrsky uvítala a pohostila. Československé výpravy se účastnily i dva samostatné oddíly vodních skautů. Podle referátu, které jsem vyslechl, oba oddíly vzorně reprezentovaly náš vodní skauting před všesvětovým bratrstvem junáckým. Děkuji všem vodáckým bratrům i jejím vedoucím br. Vejvanovi a br. Zámečnickovi za jejich vzorné chování a plnění povinností, které s sebou přinesla reprezentace čs. vodního skautingu před světovou veřejností skautskou.

Věřím, že možnost, podívat se za dražší doby do ciziny a vyměnit své názory a poznatky a Junáky celého světa přinese v příští době plodné ovoce pro zvýšení úrovně našeho junáctví.

Štok
hlavní kapitán

O Z N A M O V A T E L

Příštím číslem znovu: "A" "é se!"

T. S. M.

U P O Z O R N Ě N Í

Protože ročník KP má mít 12 čísel, a druhý ročník byl zakončen jen 11. číslem, vydali jsme poprázdninové reportážní číslo /12./, které patří ještě do II. ročníku. Koncem září má vyjít dvojčíslo a pak každý měsíc normálně až v červnu zase dvojčíslo. Doufáme, že starší čtenáři zaplatí předplatné, t. j. 60,- Kčs na příští ročník do konce září v minimálním počtu 400 odběratelů, neboť jinak by Kapitánská Pošta byla pasivní a nevyšla by.

Reklama

P U T O V N Í S O U T Ě Z H K V S - 1 9 4 7.

Tuto velkou turistickou soutěž HKVS, Lenora-Praha, jely pouze 2 oddíly z Prahy, t. j. 9. a 26. vodní oddíl. Poznámky k soutěži se dočtete uvnitř časopisu.

j.

Úspěch vždycky a všude začíná jediným slovem : odvahou .

H. N. Casson.

F I L M O V Á N Í .

5. a 7. oddíl vodních skautů Praha, filmoval od července do začátku září celovečerní skautský film spolu s čs. filmovou společností na Sečské přehradě na Chrudimce. Film bude uveden k 35. letému jubileu založení 5. oddílu, z kterého vznikl po revoluci 5. přístav Praha. Reportáž se Sečské přehrady uvnitř.

j.

I I . Z E M S K Á L E S N Í Š K O L A V O D N Í C H S K A U T Ů V B E C H Y N I

se velice vydařila, reportáž z jejího průběhu na dalších stránkách.

j.

Štěstí přichází k tomu, kdo volí dobro. Ten však, kdo volí příjemné, mine se cíle.

Upanišady.

R A D Ů S T N Á Z P R Á V A .

Do Kapitánské Pošty začne, počínaje III. ročníkem, přispívat bratr Rozhoň, zemský kapitán Moravy, který uvede ihned plánek na stavbu 3 metrové plachetnice, dle francouzského vzoru, která nepříjde oddílům bez plachty draž než premička a tím je všem dostupná. Vodáci z Brna již stačí druhou loď.

j.

I I . R O Č N Í K K N I H O V N Y J U N Á C K É H O Č I N O V N Í K A

byl zahájen velice hezkou knižičkou br. Dr. Karla Průchy: Příklady ovičebních půlhodiněk venku pro vlčata, junáky a rovery. Je jistě potěšitelné vidět, že se Knihovna dostává směrem tam, kde jí nejvíce potřebujeme, t. j. k takové praxi, kde dosud mnoho činovníků tápe. Tato kniha je jistě většinou více platná, než svazky loňského ročníku s různými anketami, které stejně nikdo nečte. Proto jen tak dále a pak lze tuto Knihovnu junáckého činovníka opravdu všem činovníkům doporučit.

j.

CO JEŠTĚ NEVÍŠ

Stok:

II. ZEMSKÁ LESNÍ ŠKOLA VODNÍCH SKAUTŮ.

V letošním roce absolvovalo 36 junáků, vodních skautů svou lesní školu pro vodní skauty. Tato škola, ač má teprve II. ročník svého trvání, dává svým provedením i zaměřením výchovným, všechny předpoklady, aby se stala v řadě ostatních lesních škol pravidelnou a řádnou institucí. Jednu zásadu si však příští frekventanti musí ujasnit. Lesní škola pro vodní skauty je škola čistě odborná, jejíž úklem jest seznámiti frekventanty jednak s vodáckou technikou, jednak s metodikou vodáckého výcviku. Tato škola nemůže seznamovati frekventanty se základními ideami skautského hnutí, ani se základní skautskou praxí. Naše škola předpokládá, že všichni frekventanti již skautským životem a jeho praxí prošli a buduje na tomto předpokladu svůj další odborný program výchovný po stránce čistě vodácké.

Ovšem skutečnost je bohužel jiná. Podle mého názoru frekventanti, přicházející do této školy, nejsou z dosti velkého procenta vodáci, což by nebylo nejhorší, neboť vodáci z nich udělali jest právě úkolem školy, ale bohužel ještě z většího procenta nejsou ani řádnými skauty. Na první pohled se skauty zdají býti: dovedou z valné většiny řádně postavit si stan, postaviti a zahladiti ohniště, masekati dříví a jiné podobné skautské disciplíny tak často promškávané ve skautských závodech, ale chybí jim to hlavní, t.j. pochopení a procítění velké skautské myšlenky. To hlavní, a sice mravní stránka skautského hnutí jim z velké části uniká. Po této stránce, má-li naše hnutí splniti svůj úkol, čeká nás všechny mnoho práce.

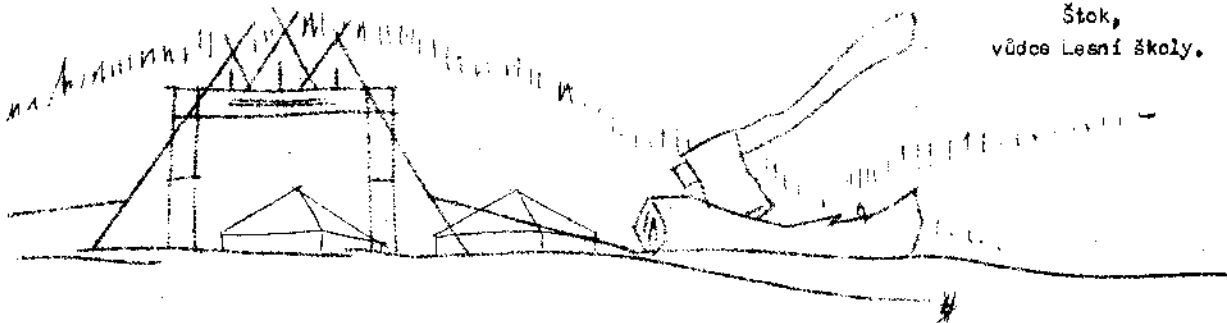
Pokud se týče letošních frekventantů měli oporoti loňským své minusy i plusy. Proberu nejdříve to horší. Zásadně letošní frekventanti byli většinou špatní plavci a plavání zjevně také podceňovali. Klady jim vřem důrazně na uváženu, že bezpodmínečně musí býti v jejich oddílech nutností, aby každý člen vodáckého oddílu byl dobrým plavcem. Kdo jest dobrým plavcem, víte ze školy a podle toho se zaříďte nejen sami osobně, ale i ve svém oddíle. V plavectví nutzte nikdy žádnou polovičatost, neboť v určitých případech tato může znamenati nebezpečí pro vás a příslušníky vašeho oddílu. Absolutní bezpečnost musí býti ve vodáckém oddíle první zásadou, kterou splníte právě dobrým plaváním. Dalším minusem frekventantů byla slabší tělesná zdatnost. I v tom směru se vám dostalo pokynů, které uplatněte v oddíle, protože vodní skauting bezesporu vyžaduje větší tělesné námahy, kterou lze vyrovnati jen větší tělesnou zdatností a větší tělesnou odolností.

Plusy letošních frekventantů byla jejich větší kázeň, větší snaha po získání nových vědomostí, realnost plánování a pospolitost, kteréžto klady přinesly značný prospěch celkovému průběhu školy. Tyto klady se nejvíce ukázaly na zpáteční cestě po vodě do Prahy, která se konala za velmi nízkého, ba katastrofálního stavu vody a přece se předepsané denní tury splnily, ba někdy, proti loňsku i v kratší době. Potěšujícím poznatkem v letošní škole byla vyšší úroveň vodáckých znalostí, kterou si frekventanti již přinesli do školy, ač proti minulému roku bylo mezi nimi větší procento z oddílů suchozemských, neb z oddílů vodních, nově se utvořivších.

Závěrem mohu v celku souhlasně s instruktorským sborem školy prohlásiti, že letošní frekventanti byli lepší minulých. Absolventům II. zemské lesní školy pro vodní skauty připomínám jejich slib, který složili při táborovém ohni školy, kterým se zavázali k další junácké práci ve vodáckých oddílech. Znalosti ve škole získané jsou povinni dále bez rozdílu oddílů šířiti a pracovati na celkovém zvýšení úrovně vodních skautů.

Na konec musím poděkovati všem bratrům instruktorům za jejich obětavou práci, za čas, který škole věnovali a za veškerou snahu, s jakou zdělávali úkoly jim svěřené.

Stok,
vůdce Lesní školy.



Rím
J A M B O R E E mondial de la Paix FRANCE 1947.

Přišel-li kdo před prázdninami do Ústředí Junáka, mohl pozorovati, že se tam velkoryse připravuje něco neobvyklého. Telefon stíhal telefon, každou chvíli porady jednotlivců i pracovních kolektivů, expedice pošty pracovala dlouho přes čas, spousta soukromých dotazů zůstala nezodpověděna. Bylo mnoho práce a poměrně málo času, i když Ústřední činovníci připravovali československou výpravu na VI. Světové skautské jamboree míru ve Francii, více jak 1/2 roku. Byly těžkosti a velké, mnohdy větší, než se předpokládalo, ale obětavou prací bratra náčelníka Dra Plajnera a velitele výpravy br. Dra Práchy se přeci jenom překonaly. Tak především jejich zásluhou se mohlo téměř 500 účastníků výpravy sejít 29. července t.r. na přípravném táboře v Praze na Pohořelci, ve škole na Hládkově.

Mnohým nezúčastněným a snad i některým účastníkům se zdál být přípravný tábor zbytečností, ale výslednicí byl pravý opak. Vykonal se mnoho účelné organizační práce, na kterou by sotva zbýval čas později. Účastníci výpravy byli rozděleni do 14. zájezdových oddílů, ve kterých byl ihned zahájen výcvik a nácvik různých disciplín. A hlavní zisk z přípravného tábora? Jednotný duch účastníků výpravy s odhodláním reprezentovati čs. junáctví před ostatními národy světa. Jedině na základě této skutečnosti se mohlo velitelství výpravy uvoliti požádati pro zahraniční účastníky světového festivalu v Praze mohutný táborový oheň na ovišti vinohradského Sokola v neděli 3. srpna t.r. V pondělí pak bylo možno pozorovati ve škole na Hládkově obzvláštní ruch - balily se věci společné i soukromé, výprava šla ve znamení posledních příprav k odjezdu. Toho dne večer byl uspořádán slavností pochod celé výpravy Prahou na rozloučenou. O 18.00 hod. podal kpt. Vajvara hlášení veliteli výpravy br. Dru Práchovi, který dal povel k pochodu a průvod vzorně seřazený 500 účastníků zahýbal z Belgické ulice na Vinohradech a mířil do Ječné ulice, aby pak přes Karlovo náměstí, Jungmanovou ulici, Národní třídu, po nábřeží a přes Klárov došel na místo svého dočasného pobytu, t.j. do školy na Hládkov.

V úterý, 5. srpna již brzy ráno, připravily Elektrické podniky ke škole na zvláštní koloj několik mimořádných souprav, které odvezly účastníky výpravy na Wilsonovo nádraží. Tam zavládla sice cestovatelská horočka, ale o 1/2 8 byl zvláštní vlak připraven k odjezdu. Krátce před 8 hodinou za burácení pozdravů na rozloučenou všech odjíždějících, vjížděl vlak majestátně do vinohradského tunelu. První chvíle jízdy byly věnovány řádnému uspořádání se. Vyskytlo se i nějaké to stěhování z vagonu do vagonu, jak už se obvykle stává při takových výpravách. Nož se zvláštní vlak zastavil v Plzni, první delší zastávce na dlouhé pouti Evropou, bylo již vše na svém místě. Místa nebylo sice mnoho, ale také rozhodně ne málo. V Plzni přišli se s výpravou rozloučiti místní junáčtí činovníci a snad i někdo z veřejných činitelů kraje byl přítomen. Další slavnější zastávka byla v Mar. Lázních, kde do posledního, dosud prázdného vagonu zvláštního vlaku přistoupilo asi 100 francouzských skautů, kteří se po několika denním pobytu v ČSR vraceli do Francie. Bouřlivé vzájemné pozdravování brzy utichlo a vlak pokračoval v cestě do Chebu. Byla ohlášena nejméně půlhodinová zastávka a tak se posádka vlaku vyrojila na ověšené pohraniční válkou dosud hodně zničené nádraží. 2 junákové dechové hudby /královhradecká a saleziánská/ postaraly se o zvýšení slavnostní nálady několika říznými pochody. Mezitím vedoucí výpravy vyřizovali příslušné formality pro hladký přechod čs. státních hranic. Byl skutečně hladký a zaznamenaní hodná je neobvyklá důvěra čs. celních úředníků, kteří důvěřovali prohlášení vedoucích výpravy, že nevezeme nic zbytečně a upustili od zdlouhavé celní prohlídky. Zažněl signál, nohy účastníků výpravy si naposledy na nějaký čas zaklusalý po rovné zemi, chebské nádraží se vyprázdnilo a po silném, ale přeci jenom trochu teskném zapískání lokomotivy, opouštěl vlak nádraží a brzy i svrchované území československé republiky. V té chvíli nebylo možno naléztí volnějšího místačka u okna. Každý chtěl ještě alespoň na chvíli se podívatí do vlasti, každý chtěl být svědkem onoho historického okamžiku.... Bylo něco po 2 hod. odpoledne a vlak prvně stavěl v malé pohraniční německé stanici. Němečtí železničáři prohlíželi si se zájmem osazenstvo vlaku, několik amerických vojáků a policistů, radostně pozdravených, obcházelo vlak. I zde proběhly veškeré formality velmi hladce, a netrvalo dlouho, prodíral se československý zvláštní vlak stále hlouběji a hlouběji do země odvěkých, dnes alespoň na nějakou dobu porobených nepřátel. Zprvu nebyly stopy války k zahlédnutí, ale čím více se souprava blížila k Norimberku, tím více bylo možno spatřiti mnohdy přímo odstrašující pozůstatky jistě urputných bojů poslední války. Mnozí nevěděli, mají-li se dívatí z levého, či z

pravého okna, nejráději by pozorovali krajinou na obě strany, ale na té či oné straně bylo toho víc než dost k zahlédnutí. Některé členy výpravy donutila v té chvíli situace, aby uplatnili své válečné teorie, jinde zase bylo možno se zúčastniti důležité debaty o hospodářské obnově střední Evropy a poraženého Německa. Všem těmto, místy až ohnivým debatám byl učiněn konec, jakmile se po vlaku rozhlásilo, že už je nablízku Norimberk. První větší město na pouti Německem a poslední, které bylo možno shlédnouti ještě za denního světla. Všichni napjatě sledovali své okolí a snažili se, aby jim nic neuniklo. Bylo vidět hodně trpek. Prahu by si nikdo nepřál mít

v takovém "pořádku", ale nebyla též nouze o podiv, jak přes jistě obrovské těžkosti se rychle město obnovuje, jak horečně se staví. Vlak zastavil na dosud více méně nepoužívatelném nádraží Norimberském, téměř liduprázdném, Nikdo z vlaku nevystupoval, jen sem tam okolo vagonu se nejistě pohybovala poněkud sešlá postava německého civilisty, snad nádražního zřízence. Některý se i osmělil zeptati se, co je to jako zač, kam to jede a pod., ale po stručné odpovědi šel opět po svém. Električka vystřídala páru, to byla hlavní změna a také důvod, proč v Norimberku jsme celé stáli. Výhodou této změny mělo možnost potom využít a posoudit veškeré osazenstvo vlaku, včetně dvou páru průvodců /od ČSD a Čedoku/, kteří se při rychlosti 100 až 120 km v zoufalství chytali za záchrannou brzdu s tvrzením, že naše vagony nejsou na takovou rychlost stavěné, že je to nesmysl jezdit přes vyvýšky 60 km rychlostí i rychleji a tak pod. Při každém, nečastém zmírnění rychlosti spokojeně si oddychovali v očekávání věci příštích. Jakmile vlak prvně na chvilku zastavil, spěchali k elektrickému obru, který byl příčinou jejich starostí a tam se domlouvali se strojvedoucím. Ten však na jejich námítky nedal a poznamenal, že tak tu jezdí už hodně dlouho a nic se nestalo a pak, že se musí řídit jízdním řádem. A tak se souprava šlá dále Německem, pro Čechoslováky většinou nezvyklou rychlostí. Osazenstvo zatím večeřelo, /zásoby byly rozděleny již před odjezdem, neboť jak rychlá byla jízda, tak rychle se blížila noc a proto si každý hledal místočko nebo alespoň posici, ve které by si zdřímával. O různé vynálezy nebylo nouze a tak většinou ti podnikavější si spokojeně odfukovali celou noc. Několikrát se ještě v Německu na chvilku zastavil, ale jinak kilometry ubíhaly rychleji než noc. V chladu brzkého rána zastavil vlak prvně na francouzské půdě. Z vlaku vystoupili vedoucí zájezdových oddílů, nebo jejich zástupce, také někteří členové početného velitelství se zúčastnili slavnostního a při tom velmi krátkého uvítání na francouzské půdě. Potom každý zájezdový oddíl dostal "Zetáka" - francouzského skauta jako průvodce. Většinou uměli alespoň trochu německy, některé oddíly a nebylo jich pochopitelně mnoho, měly to štěstí, že jejich průvodce uměl obstojně česky nebo slovensky. Nastalo seznamování a unikl většině účastníků, že vlak se dal již do pohybu na další pout Francií. Slavnostní zastávka byla ve Strassbourg, kde skauti měli pro výpravu již delší dobu připraveno několik kotlíků kávy /očekávali dřívější příjezd/. Francouzské skautky pak na uvítanou zatančily jakýsi svůj tanec, který byl všemi Čechoslováky se zájmem sledován i těmi, co dosud spali a příjezd na francouzskou půdu v pravém slova smyslu zaspali. Jako oplátku zaburácel nádražím řízný pochod jedné z našich dechovok. Ten přilákal veškerý lid, dlel v té chvíli na nádraží a tak musela spustit i hudba druhá, obě živě pozdravovány francouzskými posluchači. Pán v modré uniformě a bílé "šoférce" sice také poslouchal, ale za chvíli se mu to přestalo líbit a začal všechny nahánět do vlaku. Domněnky, že jde o nějakého admirála námořních skautů se ukázaly lichými, neboť takovou uniformu má ve Francii výpravčí vlaků. Přec jenom se mu podařilo přimět všechny k nástupu a jistě si ani nevšiml, že podnikaví účastníci čs. výpravy zahájili již pověstné "česňování" s francouzskými skautkami /prý to nese štěstí, získat první odznak od skautky/. Cestou směrem na Paříž byli všichni zaměstnáni pozorováním vnitrofrancouzské krajiny. Až tu náhle v poledních hodinách se celý vlak nahnul na levou stranu - ne snad, že by zatážel, ale úplně lavinovitě se po vlaku roznese, že je vidět Paříž, že je vidět pověstná Eifelovka, všechno se nahnulo k oknům řešeným již směrem a každý většinou mlčky dychtivě hltal první pohledy na Paříž. Do Paříže však vlak nepřišel, neboť město objížděl. A pak už jenom nějakou chvíli jízdy, pro změnu zase na páru, nějaká ta zastávka, jenom na chvíličku, vždyť už všichni byli nedočkaví vystupování, konečně souprava zastavila definitivně na prostorném nádraží Rosny s/Seine - - Jamboree, vybudovaném pro potřeby Jamboree. Dvě dlouhá nástupiště s přechody, veliké parkoviště autobusů a asi 20 zvláštních kolejí na vykládání nákladních vozů nebo odstavování příjíždějících vlakových souprav. Tu pocítili účastníci výpravy první důkladnost francouzské organizace. Všechno se odbyvalo rychle, bez zbytečných průtahů. Zavazadla výpravy i soukromá, byla vyložena z vlaku, kupa zavazadel reprezentovala vždy oddíl, u které zůstali dva strážci - transportéři. Zatím co ostatní nastupovali do typicky francouzských autobusů /většinou s vchodem vzadu/, byla zavazadla nakládána do vojenských nákladních automobilů, aby v brzku následovala své majitele. Více než půlhodinová jízda v prostorách Jamboree byla po, většinou zvláště vybudovaných, silnicích absolvována pohodlně. Netrvalo dlouho a dlouhá kolona vozidel se zastavila na pěkně upraveném autobusovém nádraží poblíž hlavní třídy Jamboree - Třídy národu, kterou pak následoval slavnostní uvítací pochod celé výpravy. Po příchodu do Camp Provence se oddělil od výpravy 3. zájezdový oddíl - vodáci ostrovani, neboť ti měli zvláštní tábor v Camp Marins a ostrově na Seině. Toho večera a ve dnech následujících byly veškeré práce a úkoly rozděleny a tak každý účastník výpravy pracoval na řádném a důstojném budování čs. tábora.

V sobotu večer bylo na programu slavnostní zahájení Jamboree. Všechny zúčastněné národy připochoďovaly dvěma proudy na prostorný, účelně zbudovaný stadion, aby vyslechly zahajovací projevy ústředních světových skautských činovníků. S pohnutím vyslechli přepíněný stadion poslední poselství skautům zemělého zakladatele světového skautského bratrství a světového náčelníka lorda Baden Powella, které bylo přenášeno z gramofonové desky. Následoval pak jízda alegorických vozů dosud pořádaných 5 Jamboree a na závěr zazpívali všichni přítomní píseň Jamboree 1947. V neděli od rána byl pak již normální program Jamboree. Za zmínku stojí, že mezi prvními národy, které měly na stadioně své veřejné vystoupení bylo Československo a scéna, jejíž autorem byl velitel čs. výpravy br. Dr. Karol Průcha, měla skutečně volký úspěch. K tomuto úspěchu se o několik dní přikladili i vodáci na ostrově, vedení br. Vějvarou, kteří slavnostně spouštěli na vodu 2 pramičky na Jamboree postavené. Byla to hotové sensace

pro Francouze i pro ostatní účastnické národy a nezapomínala bez povšimnutí i četným redaktorům a dopisovatelům nejen novin jamboreevých, ale též normálního denního tisku. Jinak, až už velitelství nebo oddíly i jednotlivci navazovali styky s účastníky ostatních národů, vyměňovali si své názory a zkušenosti a korunou všeho byl populární jamboreevý "čonž". Čenžovalo se všechno možné a vyhledávanou československou devisou byl Svojskúv štít. Večer vždy byla zažehnota spousta táborových ohňů, některé pěkné a úspěšné, jiné méně. Tak probíhal den za dnem a Jamboree se chýlilo ke konci. Na závěr Jamboree byl uspořádán opět na onom stadiu slavnostní pochod všech národů, jejichž účastníci pochodovali v obraze uzlu Jamboree, což mělo zdůraznit prolínání a bratrskou spolupráci všech. Večer pak byl závěrečný, společný táborový čenž, který udělal mohutnou tečku za zážitky minulých dnů, aby ve dnech následujících se mohli účastníci Jamboree pokochat krásami Francie.

19. a 20. srpna navštívila československá výprava Paříž, velkoměsto, ve kterém si každý účastník přišel skutečně "na své". Není možno se v tomto souhrnném referátě rozepisovati o krásách a životě v Paříži, o dojmech, které si odtud mohl každý účastník přinést a také ve většině jistě přinosl. //Zážitky a dojmy z Paříže přineseme v některém z příštích číslech/.

Čtvrtek 21. srpna byl věnován likvidování tábora a táborových zařízení čs. výpravy, balení zavazadel a připravování k odjezdu k moři. Toho dne pozdě večer nastupovali účastníci čs. výpravy do zvláštního francouzského vlaku, jenž je vezi celou noc na pobřeží Normandie. Malá přímořská konečná stanice - Isigny - byla za krátko přímo zavalena Čechoslováky. Po slavnostním uvítání městskou radou s panem starostou v čele následovalo položení věnce k pomníku paulým. Malé posilovací dodalo všem nálady a tak si za chvíli čs. výprava vykračovala za zvuků svých hudeb, radostně pozdravována, invasí velmi poničeným městečkem. Z městečkem se průvod rozešel a všichni volně pokračovali ke svému cíli - rybářskému přístavu Grandcamp, asi hodinu vzdálenému. Ve jmenovaném rybářském městečku opět předcházelo slavnostní uvítání radostně zdravěnému průvodu čs. výpravy k tábořišti. Ten den večer byli již všichni účastníci výpravy dokonale zařizeni ve svých stanech, postavených několik málo metrů od moře. Našli se i podnikaví jedinci, kteří za svůj dočasný pobyt zvolili si celkem zachovalý německý pobřežní bunkr. V následujících dvou dnech bylo naprosto volno a tak každý hleděl využít svého, mnohdy prvního pobytu u moře, způsobem co nejvýhodnějším. Jednotlivci i celé společnosti podnikali výlety do okolí, jiní dali zase přednost klidnému posezení na vracích obranných a invasních člunů a dumání nad mořem. O pozůstatky těžkých invasních bojů nebyla nouze, neboť čs. výprava tábořila v místech největšího vylodění americké zony 8. divise. Počasí přálo a mnozí se pouívali s rybářskou bárkou i na širé moře. Všechno však nemůže věčně trvat a tak se i 500 Čechoslováků muselo loučit s mořem. 25. srpna k večeru nastupovala čs. výprava opět do vlaku - k potěšení všech účastníků do československé soupravy, při čemž provázející pan inspektor ČSD byl radostně vítán jako pozdrav vlasti. Tentokrát se všichni velmi pohodlně usadili, neboť souprava měla 15 vagonů, t.j. 1000 míst. Ve večerních hodinách hnul se dlouhý vlak, ověňčený československými a francouzskými vlajkami. Osazenstvo vlaku zamávalo ještě na pozdrav a již se nechalo spokojeně unášet napříč Francií, ke svému cíli Nancy /železniční křižovatka na trati Strassbourg-Paříž/, kde se souprava zastavila v poledních hodinách v úterý 26. srpna. Tam výprava opustila vlak a přestoupila do autokarů, které ji vezly napříč Vogesami. Účastníci navštívili mnoho zajímavých míst, několik městeček, mezi nimi Epinal a pod. Všude byli Čechoslováci srdečně přijati, poněvadž je to kraj, kde Čechoslováky znají ještě z doby 1. světové války a místní občané jsou velmi hrdí, že v jejich kraji se tehdy utvořily naše Legie. I s velmi milým prostředím ve Vogesách bylo nutno se záhy rozloučiti, neboť 29. srpna dopoledne byla již československá souprava na strassbourském nádraží /kam dojíla v minulých dnech za doprovodu 10 členné stráže/ připravena na cestu do vlasti. V krátkosti si našel každý opět své místo, upravil si kroj a nastoupil k oficiálnímu rozloučení s francouzskými skauty. Do srdečného prostředí loučení zazněla hymna francouzská a československá. Pak už zbývalo jen několik málo minut na nastoupení a o 11 hodině dopolední dal se vlak do pohybu, aby v poledních hodinách definitivně opustil Francii, která jistě všem 500 účastníkům poskytla v minulých dnech tolik krásných okamžiků a zážitků, do budoucna pak snad do smrti mnoho, přemnoho krásných vzpomínek.

Dlouhý vlak opustil Francii a tentokrát velmi pomalu projížděl váleku poznamenanou německou krajinou. Souprava jela tentokrát jinou snad vedlejší strati, se znatelnými výškovými rozdíly. A 15 vagonů naplněných 500 členy výpravy a mnoha zavazadly je přece jenom těžké břemeno i pro dobrou lokomotivu. Tentokrát nebylo již tolik zájemců u okne, nebyl již zájem o pozorování nového pořádku u našich sousedů, mnozí si raději našli koutek a pohodlnou posici v něm a uvědomovali si, že jedou domů, že jim z celého toho pobytu zbyvají již jen vzpomínky, ale krásné vzpomínky. Myšlenky a řeč některých se víc než kdy jindy za poslední dobu upínaly k domovu, připravovaly se na setkání se svými. Každý si byl vědom toho, že má před sebou ještě jednu noc pobytu ve vlaku podle toho se také zařídil. Nebyla ještě úplná tma, ale u většiny okének bylo již možno spatřit zatažené záclonky. Jen tu a tam zářilo světlo do dálky. Několik bratří zpívalo přítlumeně při kytarě písničky z Jamboree. Ale i ti brzo ulehli, aby snad nepřišli o nějaký ten pěkný sen. Brzo ráno zastavil vlak na stanici a bylo okolo něho nějak živěji, nežli doposud. Hudba spustila řízný pochod u nádražní budovy, na které byl veliký nápis - Domažlice. To nebyl sen, to byla skutečnost. Jsme doma, v československu, prolétlo vlakem a všichni urychleně vstávali a ještě rozospalí spěchali probáhnout se po rákové době po své zemi.

Po Domažlicích, odkud nás vezla ověřená československá lokomotiva, zastavil vlak ještě na delší dobu v Plzni, kde opět hrála naše hudba a účastníci výpravy byli radostně vítáni. Při delší jízdě byla obsazena veškerá okna a provolávání uvítacích pokřiků i během jízdy nemělo konce. Jen několik menších zastávek z důvodů napojení lokomotivy, předcházelo toužebně již očekávané okamžiku - příjezd do Prahy. Bylo to v sobotu 30. srpna 1947 do 13,30 hod., kdy se zvláštní vlak s 500 československými účastníky Světového skautského jamboree ve Francii 1947 zastavil na prvním nástupišti Wilsonova nádraží. Po vyložení veškerých zavazadel rozloučil se velitel výpravy Dr. Průcha, provázen svým zástupcem br. Ing. A. Petřem s každým zájezdovým oddílem zvláště, načež celé nádraží ztrnulo v pozoru. Naše hudba hrála francouzskou a československou hymnu. Mohutné ZDAR otřáslo Wilsonovým nádražím a za zvuků veselých pochodů rozcházeli se účastníci, aby nastoupili cestu ke svým domovům.

Dnes uplynulo již hodně dnů a kolik jich ještě uplyne. Ale zůstávají vzpomínky a získané zkušenosti. Zůstává hřejivé vědomí, že československá výprava splnila své poslání, že českoslovenští junáci zapojili se do světového skautského bratrství, do bratrství, které nazná sváru a váleky, do bratrství, které by mělo být příkladem všem světovým politickým i hospodářským organizacím. Zdar příštímu Jamboree!

Jiří Zámečník:

NĚKOLIK POZNÁMEK K JAMBOREE:

Po příjezdu z Francie přečetl jsem mnoho článků, které byly uveřejněny o Jamboree. Nevím, co se ještě dočtete, ale přesto bych rád upozornil na některé maličkosti.

Organisace. Jak jste všude již jistě slyšeli a četli, organisace Jamboree byla bezvadná a tak dala to nejlepší vysvědčení francouzskému velitelství a francouzským roverům. Byli to francouzští roveři, jejichž smysl pro plnění povinností a bezvadná kázeň byly jistou zárukou toho, že po celé jamboree novznaki nikde nejmenší chaos, pakliže jej neudělali sami skauti - hosté. Francouzský rover stál na hlídce na opuštěné cestičce a přesto, že nedaleko něho šuměl tábor národů s tolika zajímavostmi na každém kroku, přesto, neopustil své místo. Mluvil jsem s jiným, který měl skoro po všechny noci během Jamboree službu. A což skautská policie, která udržovala pořádek na nádraží a na silnici, vedoucí do tábora. Však také generál Lafont poděkoval při své závěrečné řeči každé skautské služební jednotce zvlášť.

A to bourání: Vzpomeňte si na bourání některého stálého tábora. Žádný nepořádek při bourání Jamboree. Stavby, a včetně mi, že mnohé byly hodně složité /brány! / se skoro vypařovaly, můžeme-li to tak říci. Neměli jste vůbec dojem, že se bourá. Žádné rozházené věci na zemi.

Vaření. Byl jsem na několika obědech i večerích a i podle toho, co jsem slyšel do bratrů, naše vaření bylo jedno z nejlepších /ovšem pokud se týče výsledků vaření/. Je to jistě praxe z putovních táborů. Naše strava byla hutná, co se týče kvality i kvantity. Nedovedu si dobře představit na příklad způsob francouzské přípravy a podávání jídel, ať již na stálém, nebo putovním táboře /jistě jste již slyšeli šopt ndu o 18 chodech při francouzském obědě/. Ani zdaleka se nevyrovnají ploché talíře a miniaturní hrnečky Francouzů a Angličanů našim "ešusům".

Stavby. O stavbách skautů jiných národů jste zajisté již hodně slyšeli, četli a doufám, že jste viděli i obrázky. Zde jsme mohli získat mnoho cenných zkušeností, a doufám, že jsme také získali. Těch staveb táborových bylo tolik a tak rozmanité, že jejich popis by zabral jistě celou knihu. Nedostatek materiálu zabránil naší výpravě, abychom mohli, resp. aspoň suchozemští skauti, postavit typický československý tábor. Ani ukázkový tábor 5. zájezdového oddílu, který stavěl podsady, neměl některé typické znaky našich táborů. Chyběl "patrák", ve většině podsad postele, dvířka, poličky a stolečky, podlážky a všelijaké přístavky. Šlo to těžko nahradit, protože i přírodního materiálu na takovém kousku, který každý oddíl obhospodařoval bylo velmi málo.

Program. Velký výběr - jako ve skautském velkoměstě.

Táborové ohně. Nebyl to jistě snadný úkol, zvládnout táborový oheň pro tolik diváků, kolik se jich obvykle sešlo. Na programu byly obvykle tance, sborové zpěvy a němohra. Byla to spíše j kási přírodní představení. To mluvím o táborových ohních podtáborů, jednotlivých delegací a celého Jamboree. Ovšem, nezapomenutelné byly ony táborové ohně, kde okolo ohniště seděl jen jeden oddíl se svými hosty. To byly ty pravé táborové ohně, které známe z našich táborů.

Návštěva presidenta Auriola. Čekali jsme u táborové silnice. Vyhlíželi jsme policejní motorčky a auto s policejní stráží. Za chvíli pan prezident přijel - ale na vláčku, tak, jak jsme jezdili my. Není dosud známo, zda naskakoval také v jízdě.

Pokračování příště o Paříži a zájezdu naší výpravy k moři a o cestě po Vogezách.

Štok, hlavní kapitán:

BRATRU, DOKTORU PLAJNEROVI.

Loď tiše klouže po hladině černé vody Vltavy pod Krumlovem ke Zlaté Koruně. Úmorné vadra letního dne stoupá v posledních tepelných závazcích do tmavé oblohy, ozářené studeným světlem měsíce, který diskretně ozařuje historické zdi kláštera Zlaté Koruny. Tmavá voda Vltavy, jak unavoná šumavskými proudy, tiše omývá ostrov, stulený pod zdmi kláštera a na splavu si tiše pobrukuje svoji tuláckou píseň říčních dálek.

Těsně u splavu stojí řada 5 bílých stanů a před nimi již dohasíná táborový ohně z několika kroků opodál na malé ostrovní loučce zpívají skautky trojhlasně píseň. A nezpívají o bílé yachtě jak se do vln noří a západ hoří, ale zpívají naše, skutečně naše české písně národní, zpívají lehoučce, radostně a s vervou, zpívají písně takové, jaké skutečně jsou, plné života. Jasné hlasy stoupují k měsíci jako skřívání trylky ke slunci.

Nad ostrovem se rozlila bílá zář měsíce a mohutné vrhy vrhají prodloužené stíny, kterými kreslí na osvětlené louce ostré kontury a již se začínají chladnoucím vzduchem nésti první akordy předslátových cvičení středoškolaček. Sestry cvičí ve vyrovnaných řadách a při cvičení si zpívají. Není zde barvových efektů, jest zde jen noční příroda v měsíčním svitu, hýřící svou nádherou a několik dřevěných hýřících stejně svou živelnou radostí ze života. Rytmus cvičení stoupá až k svému vrcholu a potom pomalu klesá ke konečnému uklidnění. Tiše a pomalu doznívá cvičení a příroda volně oddychující se mění v pohádku.

Na splavu usedl vodník, ze šeru jeho zeleného kobátku mu skopávají stříbrné krůpěje vody a začíná pískati na malou pišťaličku z vrbového proutí svou píseň k tanci. Vltava, zmámená jeho písní, stanula na svém nekonečném běhu a se zatajeným dachem hledí na louku, kde rusalky v teplácích v silném víru roztančily širočo, českou besedu a srbské kolo. Zpěv, jásavé výkřiky, smích, živelná radost ze života a mládí se roztančilo bláznivě v paprscích měsíce a tančilo a zpívalo, smálo se, až celá krajina se rozzářila a rozsvětliila a rybičky se roztančily a měsíček na obloze se rozesmál a hvězdičky se chytily za ruce a tančily a tančily svou Nebeskou Besedu o závod se svými družkami na zemi. Vše živé podlehl radosti a veselí. Země i Vesmír podlehly kouzlu radostné pohádky.

Loď tiše klouže po hladině černé vody Vltavy pod Krumlovem ke Zlaté Koruně a na příloži stojí Bludný Holanďan a přikládá k ústům svou mlžnou lasturu. Zmizely rusalky v teplácích, vodník se vrátil do vodní říše, měsíc a hvězdy se zahledily v mraky. Rusalky zmizely v bílých stanech a zvuk mlžné lastury bajného plavce moří zaniká v dáli na jeho věčné pouti.

Příroda nabírá nových sil k příštím dni.

Napsáno podle skutečnosti
jako odpověď na naši debatu.

Jack:

REPORTÁŽNÍ ZKRATKA

z filmovacího tábora vodáků 5. a 7. oddílu Praha na Sečské přetradě.

Lokomotiva netrpělivě oddechovala na Masarykově nádraží, když jsem se ve 4,15 usadil ve tmě se nořícím vlaku. Za chvíli odjíždíme směrem Kolín. Jedu na tábor, ne jako příjímý jeho účastník, ale jako reportér KP. Tma pomalu ustupuje krásnému, ale studenému jitru. V Kolíně přeseďmám na Čáslav již za slunečna. Mijíme Sedlec u Kutné Hory a za chvíli stojím na nástupišti v Čáslavi, kde mám přeseďmát na lokálku do Třemošnice. Ta jede až v 9,20 a tak jsem prošel Čáslaví a v určený čas nasedám do malých vozů lokálky, která jede obdivuhodně rychle. Mijíme Ronov, pak vyjíždíme z konečného nádraží ve Žlebech, kde se jede zase zpět a vyhýbkou se teprve odbočuje dál. Jsme už v konečné stanici Třemošnice. A teď pěšky na Seč - to znamená hodina a půl cesty. Dávám se údolím kolem Hadvikova, kolem rybníka Peklo a nekonečně dlouhou vesnicí Počátky. Vpravo v leso mjíím hájovnu Javorku a už přetínám silnici Seč - Běstviná, pak ještě vysokým lesem a už vidím jezero. Je strašně malá voda, asi 3 metry pod normál. Přicházím k mysu, z kterého je vidět ostrov. Je o mnoho větší, než býval. Na skolce se třepotají vlnky a před přístavem stojí mohutná brána. Přístavní molo, které se táhne podél celého přístavu, které zřejmě bylo vystavěno pro filmování, je za nynějšího stavu vody na suchu, takže přístavní můstek, u kterého kotví oplachtěný kutr je nepoměrně níž, než plocha mola. Konečně mě převezla služba a srdečně se zdravím s Braňkou, velitelem 5. přístavu a s řádu, kapitánem 5. oddílu a mnoha jinými. Stavby jsou opravdu velkolepé, ať už brána sama, nebo stany, jídelna, kuchyně, totemy atd.

Ale začneme popořadě. Brána se skládá ze dvou věží, jedné větší, na které sedí hlídka, je tam lodní zvon, kde se tloučou hodiny a třepotá se tam malá přístavní vlajka. Na menší je vytažená petrolejová lampa, která v noci hoří. Obě věže jsou kryty krajinkami, jako šindely, a mezi nimi je vlastní vchod s kotvou a pětkou /pátý přístav/ uprostřed. Přichází se dál k táboru, kde je vstup vyznačen zase brankou menší, ale stále honosnou. A začínají stany. Je vidět přepych filmování, který na měsíčním normálním táboře nelze praktikovat, totiž podsaady jsou vysoké jako člověk a teprve nad tím je ještě stan. Vnitřky valkolepě zařízeny, co do táborového nábytku, oken, dveří a záclon z juty, oddělující postele, takže vidíš jen obývací část stanu. Stany tvoří kruh, uprostřed něhož stojí hlavní totém asi 3m vysoký, který ocení teprve odborník, když ví, že jej dělal jediný člověk. Další totémy každé družiny jsou u táborového kruhu, včetně totému boha ohně. Cestou mezi porostem se dostáváme na volleyballové hřiště a dál ke kuchyni, jež svou rozlohou a zařízením jistě vyhoví potřebě asi 70 lidí včetně filmařů. Blízko je prostorná jídelna pouze na sloupkách, jen na severozápadní straně je pobita prkny. Ostatní strany jsou potaženy volně jutou, takže máš dojem tropů a síti proti moskytům. Obcházíme ostrov kolem stožáru, kde se třepotá vlajkosláva za ty dva měsíce už hodně otrhaná, vlajka státní a přístavní. Vracíme se zase k bráně, kde vede od přístavu k táboru v délce asi 80 m úzkokolejná dráha. Divím se proč to, ale vysvětlují mi, že to bylo na jeden záběr, kdy kapitán oddílu /ovšem ve filmu/ přicházel z přístavu k táboru a filmovalo se to po jízdě až tam. Co možno říci o filmování vůbec. Tedy film se jmenuje: "Na dobré stopě", námět Jaroslav Novák, režie A. Mach, hlavní starší role hrají Boháč /kapitán oddílu/, Struna, Neumann a j. Důležitější role kormidelníků a starších chlapců hrají mladí herci z divadla Mladých pionýrů a pod. Elektrina k reflektorům a kamerám se vede kabely přes pontonový most, t.j. soudkový most od přehrady. Na filmování na vodě jsou zde spojeny dva vojenské pontony prkenným platem a pro dělání větru je zvláštní letecký motor se čtyřploutvovou vrtulí, který zapnut ohýbá stromky a vše, co mu přijde do cesty lítá včetně prachu. Ve filmu vystupuje též pes, ale bohužel filmování jeho jsem neviděl. Hoši ohodí přes den většinou nalíčení a připraveni na vše, co je spojeno s filmem. Filmaři měli tam též motorku a samozřejmě, že vymysleli nebo spíše udělali si prkno, na kterém jezdili ve stoje po vodě, při čemž je motorka táhla. Vlny často velmi vysoké vyhodily ložky rybářů na suchý břeh, kde tito zůstali sedět. Došlo to tak daleko, že je to teď zakázané a motorka jezdí zase sama. Než nezbývalo než ostrov opustit, po krátké projížďce na oplachtěném kutru, neboť čas noceká a vlak také ne. Přijel jsem do Prahy s pocitem, že snad i tento film přispěje k propagaci junáctví, hlavně vodního na veřejnosti, jako mnoho jiných podniků letos.

Štok.

TURISTICKÁ SOUTĚŽ H. K. V. S.

Letošního roku se jela poprvé "Turistická soutěž H.K.V.S.", vypsaná pro oddíly vodních skautů. Soutěže se účastnily pouze dva oddíly. Účast byla tedy minimální a H.K.V.S. bude nuceno v důsledku poznatků získaných v tomto roce přepracovati řád této soutěže, aby více i menších oddílů se mohlo soutěže účastniti. Soutěž vypsaná na trati Lenora-Praha byla jeta za velmi obtížných vodních poměrů, protože suché léto způsobilo katastrofální nízké vodní stavy. Značná část propustí byla zavřená, takže soutěžící ztráceli hodně na radosti, kterou mají vodáci při sjíždění propustí. Nízké vodní stavy však na druhé straně nutily k velké pozornosti kormidelníky, kteří měli možnost ukazovati svoje kormidelnické umění. V prvních dnech soutěže počasí nebylo zrovna nejlepší, bylo dosti chladno a časté přepršky přerušovaly jízdu, ale ani malá voda, ani nepříznivé počasí nedovedla našim vodákům zkazit náladu. Veliké plus této soutěže jest absolvování četných předepsaných návštěv pozoruhodných míst, čímž se dociluje, že hoši poznají důkladně svou vlast. Též pravidelné rozdělení tratě na rovnoměrné úseky způsobuje pravidelnější průběh jízdy.

Z předložených deníků vychází zřejmě najevo, že putovní tábory vodácké jsou plně opodstatněny a že skautský program výchovný, určený pravidelně na letní tábory jest možno vyplniti i na těchto táborech putovních, které přinášejí hochům mnoho nového a svým průběhem jsou pestřejší a rozmanitější než tábory stálé.

Pro příští léta jest jen doufati, že vhodnou opravou propoistic soutěže, se těchto jízd účastní více oddílů než roku letošního. Vodácké oddíly si musí uvědomiti, že jsou povahou více dynamické než suchozemské oddíly, které jsou více statické.

Výsledky soutěže přineseme v příštím čísle Kapitánské Pošty, protože řádné propočítání bodování jednotlivých podmínek soutěže a celkové ocenění vyžaduje značného času.



VODÁCKÁ TECHNICKÁ

Zaoh.

VODNÍ STAVBY.

/ Z přednášek na Zamské Lesní škole vodních skautů v Bechyni/

Kolik kg unese zaražená jehla /pilota/

zaráží se na Y3 do půdy

- Q = váha beranu nebo palice
- Q l = váha piloty
- h = výška z které beran nebo palice dopadá
- x = vniknutí piloty do půdy při jednom nárazu
- m = koeficient bezpečnosti /4-6/

Příklad: Jehla 10 cm v průřezu, 1,50 m dlouhá jest zaražena palicí 20 kg těžkou a vnikne při posledním rázu do půdy 5 mm /- 0,005 m/

$$P = \frac{Q^2 \cdot h}{m \cdot x \cdot /Q+Q_l/} = \frac{20^2 \cdot 0,6}{5 \cdot 0,005 \cdot /20+7/} = \frac{240}{0,475} = 356 \text{ kg}$$

Pilota unese 356 kg.

B E S E D A V P O D P A L U B Í

Jack.

VZPOMÍNKY NA 34 - DENNÍ CESTU PO VLTAVĚ PRAHA - ČERVENÁ

/Jak jsem nejlépe poznal Vltavu/

/Dokončení/

Velká voda hučí pod námi a probouzí nás za slunčného jitra. Sehnali jsme 2 l mléka a po snídani se vše naložilo a přešlo na druhou stranu, kde vedla Královka /navigace/. Roztáhli jsme ještě jednou všechny věci na slunci a k polednímu jsme vyrazili znovu vstříc dalším dobrodružstvím. Možná říci, že už to, že jsme se vydali na další cestu, bylo dost velkým dobrodružstvím. Podkalská šlajsa, ačkoliv nabyla vůbec vidět, celkem šla zdolat s pomocí nadšeného rybáře, kterému jsme vlezli při tom do vlastců /pak už nebyl tak nadšený/. Královka byla však většinou pod vodou. Až před Orlíkem to šlo, pak však začal nízký břeh a stromy byly často tak daleko od břehu, že jsme museli se i po pás brodit ve vodě. Za chvíli jsme byli utmáceni a vysílení tak, že jsme se za Orlíkem utábořili v oboře. Dva z nás šli do Starého Sedla nakoupit a ostatní připravovali večeři. Po jídle jsme se šli projít, ale brzo jsme unaveni se vrátili a šli spat.

Je 19.7.1941. Hned se vše balilo, zatím co s Braňkou jsme šli do Sedla nakoupit. Na Orlíku jsme se podívali do musea, pak už seběhli dolů, najedli se a vydali dál ke Žďákovu. Šlo to už lépe a za chvíli zde byl jez. S pomocí několika mladíků jsme přetáhli pramku za rekordní čas při tak velké vodě. Neželi jsme už daleko, jen nad pilu u Žďákovu, kde jsme se pod ohromnými stromy utábořili. Jedni stavili stany, druhí šli na dřevo a začala se vařit večeře, totiž maso na cibulce a brambory. Pak jsme měli volno a za chvíli se šlo spat. Příští den jsme vyrazili

brzo. Chtěli jsme se dostat až na místo, kde budeme delší čas. U Letoštic nás čekala největší dřina. Protože byla velká voda a velký proud, nešlo přenášet u schodů do náhonu, ale museli jsme přenášet až kolem elektrárny. Když bylo hotovo, přesnivali jsme a koničkovali dál za hučení jezu, že nebylo vůbec slyšet slova. Před červenskými proudy jsme nabrali dvojnásobné tempo a metr po metru jsme se blížili ke Zvíkovu. Z konečně jsme měli nejhorší přeje za sebou. Za ohybem jsme minuli Lavičku, poslední proudy jsme zdolali z posledních sil, ale tam jsme již zakotvili. Dnes jsme udělali nejdelší úsek a hrdí na to jsme po večeri brzo usnuli.

Příští dny do 30.7. jsme žili životem tak čistě skautským, jaký jsme jen mohli s Braťou v čele prožívat. Zvykli jsme si na místo odloučené velkou vodou od všech lidí. Konečně nebylo nic jiného, než abychom 31.7. konečně odrazili směrem do Prahy. Voda samozřejmě klesla, ale přesto proud nás unášel rychleji než při obyčejném stavu vodním. A tak 2-8. v poledne jsme zase zakotvili u Klubu českých turistů a tím skončila má nejkrásnější cesta po Vltavě ve druhé světové válce a snad vůbec v životě.

Fr. Gerstácker:

KOŘISTI ALBATROSŮ A RACKŮ.

Nad mořem duje a bouří víchr v divoké, bezuzdné zlobě, kupí vlny vysoké jako hory a žene vlnu za vlnou v šílené hře jako strašidelné nestvůry. Všechno vše a jítí se, vodní spousty se převalují po rozbouřené hladině a navzájem se prostupují. Letící moluzina koná tam dole svůj ples a ladí již nástroje k divokému, strašnému kousku. Běda tomu, kdo se postaví do cesty jejímu hněvu!

"Haló, plachtu!" Do bouře a hrůzy se odvažuje drzý člověk na kymácející se lodi. Vodítkem jejím pouhý kompas, ukazující cestu vodní poušti. Nebezpečí a smrt buď loď nevidí, nebo nedbá. Na palubě je vše dobře upevněno a opatřeno. Plachty jsou těsně svinuty na stěžních. Neposkytují skučící víchřici nejmenší opory, nemůže jimi cloumat a je rváti. Jen nepromokavá přední plachta pevně proti víchru napjatá, podporovaná postavkem, a plachta víchrová dokazují, že je ještě život na palubě a že mužstvo čelí bouři.

Nad kypícími vlnami divokou rychlostí větru poháněn, volným mocným úderem křídel vosluje albatros, ve velkých kruzích obléhá zvědavě loď a přelétá se stran na stranu v hladkém, cestě podobném korytu, vyrytém ve vlnách hlubokou zádí lodi. Ostražitě otáčí hlavu, zda by mu nějaká lahůdka, hozená z lodi, hlavně kus masa, nepřinesla vítanou změnu v jednotvárné rybí stravě.

Celý nárudek modrých a bílých skalních holubů se žene již dlouho za zádí lodi. Prudce mávajíc křídly vrhají se na kus hadru nebo koudle. O každý odpadek, kuchařem vyhozený, strhne se váda. Křičíce ženou se rackové po kouscích slaniny, navlečených na udicích, jež námořníci zavěsili na dlouhé niti. Jsouce lačni lahůdky samy se stávají kořisti.

Po celé dni tak provázejí loď, za noci odpočívají na jejich rámech a příštího dne táhnou za ní neúnavně dále. Námořníci jsou vítaným druhem na osamělé cestě. Rád pozoruje jejich hbitý let a se zálibou sleduje jejich kroužení. A když poletují sem a tam za větrem, což dělají rádi, říkává, že dohlížejí, jsou-li pažení a plachetní provazce dobře upevněny, aby udržely lano ráhna. Vždyť i námořník rád sedává za větrem pod velikým člunem, dívá se na jejich let a žvatlá a vypravuje. Jednou o té, podruhé o oné příhodě; většinou začíná, že tehdy právě tak poletovali a slídili rackové, kdy on, plavě se u toho či onoho pobřeží na porouchaném korábu nebo na těžce poškozeném člunu, bojoval proti rozezlému živlu. Vypravuje, že často se ocitl na zemi tak, jak jej Bůh stvořil a začínal zase nanovo. Sotva však vstoupil na pevninu, už se ho opět zmocnila nesmírná touha po šitém, vlnícím se, zrádném a přece tak námořníkovi drahém moři....

Právě tak se dělo námořníkům i na palubě zdatné, malé americké bridgy "Zuzany". Ostrou přídí se vrhala směle vstříc hroživým vlnám, vysokým jako věž. Často, když se zabořila hluboko do křišťál vých spoust, rozevřela se pod ní propast, takže se zdálo, že jí první obrovská vlna smete a pohltí. Než briga se vždy zase v pravý čas vyhoupla znovu, jsouc odhodlána k boji, a razila si cestu přídrou, na níž byl ozdobně vymalován obraz její patronky. Nedbajíc ran, jež v potyčkách obdržela, spěchala rychle kupředu.

"Je to přece jen zdatná loď", podotkla stráž, skrytá před větrem pod velikým člunem. Ze stran byla kryta sudy s vodou, dobře upevněnými, které jí skýtaly dostatečnou ochranu proti zuřící bouři. "Utěsněná a pevná, jako žádná jiná. Ať mne rarach, potuluje-li se tu někde na blízku ještě jiná loď, aby nabrala při takové počasí tak málo vody. -Ať se ten tanec přežene, za 10 minut vyčerpáme tu krapku vody, jež sem vnikla."

Tato pochvalná slova pronášel mladý chlapec, hustých, kučeravých vlasů, jež se sotva vešly pod námořnickou čapku, a upřímných rysů. Kamarádi mu říkali Rhode Island, podle ostrova odkud pocházel, místo rodného jména James Rhode.

"Bohudíky, hochu," odpověděl jeden z jeho přátel, starý, bouří a větrem osmahlý námořník, vlasů a občích bílých jako sněh a kosnatých ůdů. "Neboť jen ten ví, co je to mít pod sebou dobrý koráb, není-li nikde v dohledu pobřeží, kdo alespoň jednou za takového počasí jako dnes, stál den a noc u čerpadel a pracoval, aby se zachránil, zatím co se dovnitř drala smrt všemi skulinami. To má na svědomí mé bílé vlasy, neboť vězte, že mi nezblélaly dlouhou řadou let, nýbrž za jedinou hlídku. Dej mi Bůh, abych už nespátl, co tehdy!"

"Což dostala zde u mysu Hornova vaše loď trhlinu?" ozval se třetí, hovívící si dosud na hromadě lan.

"Ano příteli, to byly zlé chvíle," oduvětil starý mořský medvěd pohroužen jsa ve vzpomínky, "to bylo na lodi "Krásné Amalii", a přec široko daleko nebrázdil moře znamenitější koráb."

"Jak jste jej dostali do přístavu?"

"Nemyslím, že bychom to byli tak daleko vydrželi, dva muže to odplavilo ještě při práci, jiní dva onemocněli, počali blouzniti a museli býti uloženi na lůžko. Jeden z nich se dostal na palubu a v horečce skočil do moře. Devátého dne nás potkala anglická loď a přijala nás na palubu. Sotva jsme se ocitli na jejich palubě, naplnil se náš vrak vodou a zmizel se vším všudy ve vlnách."

"Ach co! Čemu vzpomínat smutných historií, když právě bouře buší do lodních boků!" zvolal Rhode mrzutě, "pravil jste však, že nikdy už byste nechtěl uzříti, co tehdy. To se přece netýkalo té nehody na "Amalii", či ano?"

Stařík si podepřel oba lokty o kolena, zahleděl se před sebe a tiše se rozhovořil: "Vy dnešní mládež, jste docela jiní, nežli jsme bývali my. Vysmíváte se a domníváte se, že jste úžasní chytří. Proto udělá člověk nejlépe, když mlčí." Stařík potřásl hlavou a pokračoval však dál: "Každé pobřeží má svého zvláštního strážce, ale o to nejde. Co jsem prve napověděl, týkalo se černého muže. Co byste řekli, kdyby se k vám teď přitočil s boku člun a vysadil vám na palubu cestujícího. Zažil jsem to již a kdo se s ním první setká nebo s kým promluví, ten je synem smrti."

"Až uvidím přijížděti člun v tomto rozbouraném moři", řekl Rhode se smíchem, "pak vám uvěřím, Tome, ale dřív ne".

Pojednou k nim zazněl divoký výkřik, takže lodníci poděšeně vyskočili. "U ďábla, Rhode?" zvolal jeden "vždyť se třeseš na celém těle".

"Nesmysl", mumlal mladý námořník, ale při tom vrhl pokradmu pohled na širé moře. Ostatní přeběhli právě za smíchu na druhou stranu lodi, aby se vyhnuli vlně, přehoupnuvši se přes palubu. Rhode ukošel a uchýlil se pod ochranu lodní šalupy, aby tam o samotě poseděl. Noc uběhla bez nového vzrušení. Lodníci právě posnivali. Kapitán vyšel na palubu, kde již několik mužů spravovalo plachtu včera natrženou. Rhode Islandovi bylo nařizeno, aby přidržel lanem odtávající ráhno. Mladý námořník se vyšplhal až na okraj ráhna. Loď se kymácela v mohutných kyvech a moře se pod ní otvíralo a vysoce vzdouvalo. Rhode se cítil bezpečný v provazoví jako na palubě. Otočil lano kolem konců okou ráhem, postoupil ještě o kus dále, aby zachytil trámec, visící na kraji ráhna, vysmeknutý ze svorníku. V téže chvíli zaznělo k němu zdola zvolání: "Haló, čluni!" Mladý námořník to trhl, ztratil rovnováhu a chytil se lana. Ale výkyv lodi, nastalý současně s nenadálým pohybem Rhodeovým, zvýšil prudkost, které jedna ruka nebyla sto čelit. Lano se mu vysmeklo a tělo mladého námořníka dopadlo do vln za lodí.

"Muž přes palubu!" zazněl desateronásobný výkřik a hned všichni skočili k lanům, aby zachránili kamaráda. Ačkoliv loď plula jen velmi zvolna, bylo již tělo nešťastníkovy tak daleko, že nešlo hoditi k němu lano.

"Pomoc!" zazněl jeho úzkostlivý výkřik, pronikající kostmi. Hejno hlubů, kroužících ojedinelu nad mořem, shluklo se v mžiku v chumáč a pozorovali ještě láplivě novou kořist. Kormidelník potřásl hlavou a nespouštěje s tonoucího zraku, tiše řekl: "Je vyloučenou spustiti člun. Než do něho usadíme mužstvo, roztříští se nám o lodní bok."

Starý Tom přikývl a zašeptal: "Viděl jej. Což jsem si to nemyslí? Ubožák, co mu pomohlo zapírat? Nyní mi uvěřil!" Věděl sice, že už žádná lidská moc nemůže pomoci, když nad ním se shromážděvali hustěji rackové, aby se potom vrhli dolů na vzácnou kořist. Dva albatrosi shlédli hejno holubů a racků a zamířili k nim mocnými údery perutí. Začali zobák do vítané kořisti a za chvíli provedli svůj druhý útok s větší lačností. Lodníci sestupovali zvolna dolů a odcházeli na příl. Loď bojovala dále proti zuřícímu vlnění, které právě dostalo svou oběť. Daleko za větrem se nyní objevila plachta prvo již hlášená. Za hodinu ojet zmizela a albatrosové nesení těžkopádnými údery silných perutí, následovali loď doufajíce v novou kořist....

Kapitánská pošta, měsíčník pro teorii a praxi skautského vodáctví. Vydává M. V. S. Junáka, ústředí skautské výchovy v Praze. Řídí Zdeněk Hájek s redakčním kruhem. - Redakce: v Praze II., Havlíčkovo nám. 28. telefon 212-03. Administrace v Praze II., Štěpánská ul., palác "LUCERNA", junácká edice. Rozmnožuje f. Rotan, Jos. Vacek, Praha II., Štěpánská 61.