

H  
K  
V  
S



# ČESKOSLOVENSKÝ JUNÁK

HLAVNÍ KAPITANÁT  
VODNÍCH SKAUTŮ

---

informační oběžník vodních skautů

• • • • •


# KAPITÁNSKÁ POŠTA





KP č. 1/1969

kp f - 1969



HLAVNÍ KAPITANÁT VODNÍCH SKAUTŮ  
A REDAKCE KAPITÁNSKÉ POŠTY JAKO  
CELEK I JEDNOTLIVÍ ČLENOVÉ DĚKUJÍ  
VŠEM ODDÍLŮM A JEDNOTLIVCŮM,  
KTEŘÍ JIM ZASLALI VÁNOČNÍ A NOVOROČNÍ GRATULACE

H K V S  
REDAKCE KP



## VÝCVIKOVÉ POKYNY PRO 1. ČTVRTLETÍ 1969

Většina oddílů je již v plném běhu několik měsíců. Můžeme říci, že již vlastně 3/4 roku. Z toho důvodu je možno předpokládat, že konsolidace alespoň většiny oddílů je již vlastně za námi a že budeme moci práci v oddílu neustále zkvalitňovat.

V rámci všeobecného skautského výcviku je nutno dbát alespoň na ty nezákladnější prvky a požadavky na znalosti členů oddílu, které trvale zvyšujeme. Jednotlivé body výcviku Vám navrhuje přibližně tyto:

1. Neustále dbáme na poctivou a důkladnou junáckou výchovu. S ohledem na to, že v zimním období převážně pracujeme s mužstvy ve klubovnách, máme nejlepší příležitost seznámit se s povahami jednotlivých členů, pokud jste snad již do duší děcek nepronikli dříve. Podle tohoto průzkumu - výsledku - pravděpodobně i upravíme i složení posádek /družin/.
2. Pravidelně svoláváme oddílové kapitanáty - porady s kormidelníky. Jsou našimi pomocníky a měli by být pravou rukou vedoucího jako jeho prostředníky s mužstvem, a proto jim věnujeme hodně času a velikou péči. Společně plánujeme program oddílu a schvalujeme, případně doplňujeme nebo rozšiřujeme práci družstev /družin/.
3. V zimním období navštěvujeme pravidelně buď po mužstvech nebo celý oddíl najednou plovárny a provedeme si kontrolu, jak který člen oddílu plave a jak se ve vodě cítí. Zkvalitňujeme plaveckou přípravu oddílu a případně cvičíme i potápění.
4. Nesmíme zapomínat na doplňkové zimní sporty - naplánujeme lyžařské zájezdy na hory a se staršími skauty a skautkami se nebojíme jezdit častěji i přes sobotu a neděli.
5. I v zimních měsících podnikáme jednodenní výlety mužstev do okolí a nesedíme jen v klubovnách. Je to příhodná doba pro získávání terénních, historických a jinak významných míst a bodů celého okolí. Při těchto výletech seznamujeme členy oddílu také se zvěří a jejich stopami, což se dá snadno pozorovat i ve větších parcích. Nezapomínáme ani na obyvatele vod - ryby - a na jejich chování při zamrznutí vod.
6. Pokud jste to již neudělali, snažte se vypracovat pro oddíl orientační závod nebo detektivní hru po městě s takovou náplní, aby členové oddílu poznávali daleko lépe svá města a jejich zvláštnosti i památky.



V rámci technického vodáckého výcviku nezapomínejte, že i zimní měsíce se dobře hodí pro zdokonalování vodácké teorie. A zde by pravděpodobně měly platit následující body:

1. Nezapomínáme, že po zimě přijde jaro, které se zeptá, cos udělal v zimě? A proto již teď shánějte a zajišťujte materiál na opravu lodí starých i na stavbu lodí nových. Probereme s oddílem stávající možnosti a způsoby oprav a údržby lodí, stejně jako možnosti stavby lodě nové s přihlédnutím k požadavkům oddílu a také s vědomím, že vlastní rukou vystavěná loď tak nějak přiroste k srdci a zachází se s ní daleko lépe a ohleduplněji než s lodí koupenou. Přitom pochopitelně seznámíme členy s vhodnými druhy dřev a řeziva vůbec pro tuto stavbu.
2. V teoretické přípravě pro sjíždění vodních toků seznamujeme nováčky s pojmy jako proudnice, propust čili šlajsna a vůbec s názvoslovím pramiček a jiných lodí. Nezapomínáme na balení zavazadel /pytle/, na jejich umístování do lodě pro vyvážení. Současně s nováčky probereme jak nástup, tak i výstup z lodě a bĕtnou navigaci.
3. Koncem února a v březnu - záleží na počasí - začínáme již s vlastními opravami lodí a případně i se stavbou nových, čili přenášíme již vyloženou teorii do praxe. Materiál jsme si již zajistili v lednu /někdy i dříve/.
4. Se staršími skauty - vodáky a vodačkami probíráme teoretické přípravě vlastní způsoby sjíždění vodních toků - sjíždění propustí, využívání proudů i zpětných, nezapomínáme přitom na předpisy říční policie. To hlavně ve větších městech.
5. Nezapomínáme na záchranu lodí při převržení nebo udělání s využitím síly proudů a přitom zase pochopitelně musíme rovněž probrat se všemi členy oddílu záchranu tonoucích a první pomoc, neboť tato znalost je základním předpokladem při jízdě na vodě. Tyto body jsou také povinné ve vodáckých doplňcích ke stupňům junácké zdatnosti, které byly minulý rok po projednání v HKVS předány náčelnictvu k odsouhlasení.
6. Nacvičujeme signalizaci, spojení, styk a orientaci podle vodáckých map.
7. Teoreticky probereme stavbu primitivních plavidel /vorů/ a stavbu vodáckých zařízení, přístavů, jejich polohu, kotvení lodí apod.

Při rozpracování základních bodů máme dojem, že program je "nabouchaný". Dá se však zvládnout a každá znalost, kterou navíc členové oddílu do sebe vstřebají, bude vždy jen jim ku prospěchu. A to by se mělo ukázat pak i při všech druhých závodů a srazů a bylo by to jen ku prospěchu vodáků.

Ing Zdeněk Hájek - Karol Fiala



Štok, hlavní kapitán vodních skautů

## VODÁCKÝ SKAUTSKÝ ODDÍL

Bude tomu již téměř 30 roků, co starý vodák a skautský činovník br. Dr. Dubský ve svém pojednání o vodním skautingu rozdělil skautské oddíly na tři kategorie:

1. suchozemské,
2. suchozemské pěstující vodní sporty,
3. vodácké ve vlastním slova smyslu.

Také já si dovolím tohoto rozdělení použít. Suchozemské oddíly nebudou přirozeně předmětem mé úvahy a budu se zabývat pouze kategorií druhou a hlavně třetí, neboť tato kategorie představuje skutečně vodácký oddíl skautský.

Suchozemské oddíly pěstující jízdu po vodě se většinou registrují jako vodácké oddíly, nosí kroje i odznaky vodních skautů, ale nemohu o těchto oddílech nikdy říci, že to jsou vodácké oddíly skautské ve vlastním slova smyslu, protože vodáctví je pro ně jen doplňkovým sportem. Být skutečně vodním skautem vyžaduje nejen ovládnutí techniky jízdy, stavbu a údržbu lodí, ale také mnohem větší znalosti o vodě jako nositelce života na vodě. Voda představuje většinu zemského povrchu a je tudíž pochopitelné, že hluboké znalosti o vodě rozšíří oddílům i široké pohledy do dalekých světů naší zeměkoule, seznámí je a obohatí o znalosti říční i námořní plavby, seznámí je s historií vodní dopravy i s loďmi říční a námořní plavby, ukáže jim postupný vývoj námořní techniky v dopravním i válečném námořnictvu. Vodácká praxe a široké znalosti teoretické vytvoří potom podmínky, aby vodní skauti mohli hrdě nést název Vodních Skautů a že jsou to oni, pro které před více jak 20 roky razil br. Ritt heslo "Výběr z výběru".

Je pochopitelné, že vodní skaut tohoto ražení ovládá na sto procent vodáckou techniku a vše, co s tím souvisí, neboť to jsou normální znalosti nutné k provozování vodáckého sportu. Aby však skaut - vodák se stal vodním skautem a jeho oddíl se stal vodním oddílem skautským ve vlastním slova smyslu, je třeba znalosti značně rozšířit o další teoretické i praktické poznatky, které dávají poznat, co všechno s vodou souvisí a jaký význam voda má pro život lidí.

Jako příklady těchto znalostí uvádím pouze namátkou: význam vody pro lidstvo, koloběh vody na zemi, činnost erozní a naplavování, říční systémy ČSSR a splavnost vodních toků pro dopravu a sportovní plavidla, plavební řád na splavněných řekách, předpisy o vyvěšování vlajek na lodi i pevnině, historie Vodního Skautingu v ČSSR, vodní rostlinstvo a vodní zvířena, technika výlovu rybníka, stavba modelu sportovní lodě, dopravní lodě říční a lodě námořní, hospodářský



význam říční a námořní dopravy, vodní díla a jejich význam, znalost naší námořní dopravy, historie námořní dopravy a důležité objevitelské námořní cesty, vodácké a vodní hry, protipovodňové a havarijní služby.

Tento bohatý program bude vedle vodácké praxe tvořit náplň pro práci oddílu na schůzkách a věřím, že bude pro chlapce značně poučavý. Hlavní kapitanát rozpracuje tento program, uvedený zde pouze namátkově, do formy vodáckých doplňků ke zkouškám zdatnosti. Dalším úkolem Hlavního kapitanátu bude pro každý jednotlivý bod vypracovat instrukční článek, podle kterého bude moci vedoucí oddílu postupovat. Vodácké doplňky ke zkouškám zdatnosti a instrukční články budou postupně vycházet v informačním oběžníku vodních skautů "Kapitánská pošta" a v příručce pro vodní skauty, která má vyjít do konce tohoto roku. To ovšem neznamena, že vedoucí oddílů složí ruce v klín a budou čekat, až dostanou vše hotové na stůl, ale budou již nyní podle svých možností obstarávat si potřebnou literaturu ke studiu znalostí zde pouze namátkově uvedených, ale podle mého mínění dosti obsáhlých.

Byl bych rád, kdyby tento článek vyvolal diskusi, jak si představujete náplň práce vodáckého oddílu skautského, co se Vám na článku nelíbí a jak byste chtěli práci oddílů ještě zlepšit.

---

Ing Zdeněk Hájek

### TÁBOROVÉ STAVBY VODNÍCH SKAUTŮ

/z připravované příručky pro vodní skauty doplňuje článek Táborové stavby z č.1 Kapitánské pošty/

Ke každému stálému táboru patří jako důležitá výchovná složka - táborové stavby. To platí i pro vodní skauty. Chlapci a děvčata se při těchto stavbách cvičí ve zručnosti a ve vynalézavosti a právě touto prací se odlišují skautské tábory od jiných. Důležité je, aby se členové oddílu s minimálními nástroji zařídili co nejlépe k delšímu pobytu v přírodě. Nestavíme však za každou cenu a neztrácíme tím čas pro vlastní program tábora.

Zásadně lze říci, že stálé tábory vodních skautů budou vybaveny obdobně jako tábory pozemních skautů a navíc nutnými stavbami pro vodácký výcvik. Z nutných táborových staveb je na prvním místě odpadová jáma a latrina, pak vlastní tábor tj. podsady stanů včetně vlajkového stožáru a konečně kuchyně společně se zásobárnou. Z typicky vodáckých staveb jsou to obvykle přístavy se zpevněním



břehů, mola, hlídkové věže v přístavech, dále jezy a mostky.

Nezapomínejme na účelné rozmístění těchto staveb tj. na polohu vzhledem ke slunci, na vzdálenost mezi jednotlivými stavbami, na polohu staveb vůči lesu, vodě a komunikacím. Máme-li zvolit celkové uspořádání tábora a tím i táborových staveb, bereme v úvahu především však přírodní podmínky a terénní tvar tábořiště. Důležité je uvědomit si rovněž počet tábořících a dle toho volit tvar tábora a ne v poslední řadě vzít v úvahu i celkový estetický vzhled tábora. Mějme především my v tomto směru cit s přírodou.

Táborovými stavbami, které se používají ve všech táborech, se nebudeme zabývat, neboť se o nich již napsalo mnoho v jiných skautských příručkách. Naším úkolem je seznámit vodní skauty s možnostmi vybudovat typické vodácké stavby v jejich stálých táborech. Budeme se zabývat pouze vlastními přístavy, moly, hlídkovými věžemi, event. jezy a mostky. Pro všechny stavby, které budujeme na vodních tocích nebo přes tyto toky, je nutno mít souhlas od majitele pozemku a dle jeho pokynů po ukončení tábora opět všechny stavby eventuelně zrušit.

#### 1. Přístavy se zpevněním břehů:

Nejjednodušší úprava přístavu, který vybereme co možná v zátocině řeky nebo rybníka apod., je soustava zaberaněných pilot spojených vodorovně několika hlavními kulatinami. Tyto kulatiny propleteme svisle proutím, aby zához z kamenů, šterku a hlíny nebyl vyplavován vodou. Horní ukončení provedeme opět kulatinou, kterou upevníme na horní konce pilot. V tomto případě zaberaníme pro uvazování lodí další piloty vně dřevěné konstrukce přístavu a ponecháme je o cca 30 cm vyšší než bude horní hrana přístavu. Tyto piloty /uvazovací kůly/ spojíme s konstrukcí přístavu buď svázáním nebo železnými skobami. Další eventualitou je konstrukce, která má daleko více svislých zaberaněných pilot, propletených vodorovně proutím a ukončených rovněž vodorovnou kulatinou přes horní konce pilot. Zde lze využít k uvazování lodí vždy jednu z těchto pilot, kterou ponecháme o 30 cm vyšší oproti horní hraně přístavu.

Pro řádné zakotvení lodí nesmíme zapomenout, aby každá loď měla na straně vzdálenější od přístavu vždy kotvu s lanem. Stačí pochopitelně větší kámen dobře uvázaný k lanu.

#### 2. Mola:

Někdy budujeme u přístavů mola, která obyčejně uzavírají z jedné strany přístav. Mola směřují obyčejně skoro kolmo do řeky nebo rybníka a lze je provádět s našimi prostředky jen tehdy, pokud to dno řeky nebo rybníka dovolí, tzn. pokud se mohou do dna zaberanit piloty bárek, které tvoří nosnou konstrukci mola. Piloty bárek zaberaníme do dna asi na 1/3 délky, přičemž krajní piloty zaberaníme šikmo ve sklonu asi 1:10 a vnitřní pak kolmo. V prostoru pod vodu vyztužíme



bárku kleštinami tj. vodorovnými zavětrovacími kulatinami. Jsou-li to piloty příliš dlouhé, což bývá málokdy, vyztuží se bárky ještě větrovními příčkami nad hladinou. Na tyto bárky se uloží hlavní nosníky vlastního mola a podlaha z příčných drobnějších kulatinek, event. krajinek. Hlavní konstrukci je nutno dobře zajistit železnými skobami, event. svázat ještě lany.

### 3. Hlídkové věže:

Hlídkové věže stavíme obyčejně u přístavu evnt. na ně umístíme v noci světlo, které obsluhuje hlídka. V případě, že hlavní přístup do tábora je od vody tj. od přístavu, je vhodné spojit tuto věž se vstupní branou tábora. Tyto věže by měly být alespoň 4 m vysoké, pevné konstrukce. Nahoře je obvykle vybudována plošina se zábradlím a stříškou. Tam, kde je dostatek stromů, lze použít místo nosných hlavních kůlů stromů, pochopitelně po dohodě s lesním závodem tak, že po zrušení tábora je možno tuto věž používat pro myslivecké účely jako posedu. V každém případě je nutno hlavní nosnou konstrukci řádně vyztužit jednak vodorovně dole u země a nahoře plošinou a pak zavětrovat šikmo mezi hlavními nosnými kůly. Žebřík lze vybudovat přímo na této konstrukci nebo v mírnějším sklonu samostatně. Zábradlí plošiny stačí provést z několika vodorovných kulatin přibitých na sloupcích umístěných v rozích plošiny, která by měla být max. 150/150 cm velká. Tyto sloupky mohou nést i stříšku nad plošinou. Je dobré umístit zde stůl a lavičku. Naše hlídkové věže nám mají trochu připomínat majáky a zde by tedy měla působit fantazie vodních skautů, aby to opravdu tak bylo. Jestliže má oddíl lodní zvon, měl by být zde a měly by se zde odbíjet lodní hodiny.

### 4. Jezy:

Jezy jsou nízké objekty postavené napříč vodního toku, obyčejně potoka. Mají za úkol vzdout hladinu po dobu tábora obyčejně pro možnost koupání. Pro tyto účely stačí malé dřevěné jezy, jejichž základ tvoří řada pilot. Meziprostory pobijeme drobnější kulatinou event. propleteme proutím obdobně jako u zpevnění břehu při budování přístavu. Proti proudu pak navršíme kameny a vyplníme štěrkem. Vývařiště provedeme rovněž z drobné kulatiny uložené na zaberaněných krátkých pilotách, přičemž pod kulatinky narovnáme větší ploché kameny proti vymýlání dna. Ve větších řekách není možno tyto jezy budovat, jednak by to nebylo možno technicky zvládnout a jednak nikdo nám nedá k tomu povolení. V každém případě je nutno takový objekt zrušit při ukončení tábora a koryto uvést do původního stavu.



## 5. Mostky:

Mostky jsou nejčastější větší vodní stavbou budovanou na letních táborech jak vodních, tak suchozemských skautů. Mají být jednoduché, ale pevné konstrukce a všechny jejich součásti musí být dobře provětrány. Dřevěné mostky budujeme nejčastěji do max. rozpětí 5 m jako jedno pole, což znamená rozpětí od jedné podpory ke druhé. Nejdůležitější součástí celé konstrukce jsou hlavní nosníky. Tento nosník je namáhán na ohyb a z něho se zatížení přenáší do podpor. U dřevěných mostků spočívá nosník přímo na opěrném zdivu, anebo na speciálním trámu, tzv. pozednici. Mostky do 5 m zahrneme do lávek a do jednoduchých mostků. Větší rozpětí nepřicházejí v našich případech v úvahu. Obvykle budeme stavět tyto konstrukce z kulatiny a nikoliv z hraněného materiálu. V případech, kdy budeme nuceni stavět mostky o větších rozpětích, použijeme konstrukce zesílené vzpěradlem nebo věšadlem, abychom se vyhnuli konstrukci se střední opěrou, tzn. s bárkou jako u konstrukce mola. Do rozpětí cca 8 m použijeme jednoduché vzpěradlo trojúhelníkové. Znamená to, že uprostřed hlavních nosníků vytvoříme podporu, jejíž tlaky přeneseme šikmými vzpěrami do břehů vodního toku. Vzpěry jsou přitom řádně zavětrovány. Vše zabezpečíme event. čepováním a železnými skobami. Jiným typem zesílení je věšadlo. Pro naše rozpětí 8 m je to opět jednoduché trojúhelníkové věšadlo, kde je podpora ve středu hlavních nosníků zavěšena na sloupku, který je rozepřen šikmými vzpěrami do podpor těchto hlavních nosníků. U věšadla i vzpěradla provedeme vzpěry pod úhlem cca 45°. Při šířce mostku do cca 2 m stačí nám 2 hlavní nosníky o průměru asi 20 cm. Při větších šířkách je nutno přidat další hlavní nosníky, přičemž pak vzdálenost mezi nimi neděláme větší než 1,50 m, protože mostek pak může být daleko více zatížen. Dle druhu zatížení rozmístíme rovněž tyto nosníky tak, aby byly pod hlavním zatížením.

---

Ing Zdeněk Hájek

## POSTAVTE SI LODĚ SAMI

Ačkoliv nastupuje zima ve svém nejtěžším období, musíme se již dnes připravovat na časně jaro, kdy na vodu bude ještě brzy, ale zima bude již ustupovat. Energii oddílu využijeme v nutné práci při opravě stávajících lodí, ale hlavně se zaměříme na doplnění lodního parku - na stavbu nových lodí.

Jarní předsezónní opravu lodí ponecháme tentokrát stranou a zaměříme se na nové lodě a jejich stavbu a také trochu na skautskou historii stavby lodí.



V letech před 2. světovou válkou /asi 1933-1938/, kdy úha veškerého vodního skautingu spočívala na několika pražských i mimopražských oddílech, bylo zvykem a nepsaným zákonem, že vodní skauti si stavěli své lodě výlučně sami, a to podle svých plánků.

Pražská "Trojka" měla ve svých řadách odborníky především na kanoé, což bude zpracováno v historii vodního skautingu, který HKVS připravuje. Je pravdou, že ještě dnes jsou "Trojkaři" uznávanými odborníky pro stavbu sportovních lodí mezi vodáky vůbec.

Naproti tomu členové pražské "Pětky" věnovali svou pozornost převážně pramičkám, kterým zůstali věrni celou dobu až do dnešních dnů. Ze začátku měli různé profily pramiček a různý způsob jejich stavby. Zabývali se též různými, na tehdejší dobu opravdovými specialitami, jako oplachtěním pramice nebo zmotorizováním jejího pohonu. "Pětkaři" byli rovněž jedním z mála oddílů, kde si členové vyráběli vlastní prací i pádla. K jejich zásluze dlužno přičíst i to, že k mistrovským kanoistickým a kajakářským závodům byla přiřazena i nová velmi oblíbená disciplína "závod pramiček dorostu". /V prvních dvou ročnících se stali "Pětkaři" rovněž vítězi - mistry RČS/. Rozměry jejich lodí byly tehdy vzaty za základ k rozměrům stanoveným později v závodním řádu této disciplíny. Původně se zmíněná disciplína nazývala "Závod skautských pramiček" a teprve později se vžil název "Závod pramiček dorostu".

V poválečném krátkém období 1945-1948 nastal ve vodním skautingu v našich zemích nebývalý rozmach, což se projevilo i v zásadním postoji vůči stavbě lodí. Většina nových oddílů vodních skautů si lodě kupovala hotové. Nechci tím říci, že se to týkalo všech oddílů. Starší oddíly zůstaly věrně tradici a stavěly lodě vlastníma rukama. Vrcholem stavby lodí se vždy staly závodní pramičky, kde se experimentovalo, aby loď byla co nejlehčí, měla co nejlepší aerodynamický tvar apod. Na tyto experimenty doplatila v roce 1947 pražská "Devítka" z pátého přístavu /rozšířená "Pětka"/. V závodě "Přes 3 jezy", který byl tradičním závodem pražských vodních skautů /pořádala jej pražská "Třináctka"/ se v retardérové propusti u ostrova Štvanice udělali díky tomu, že loď byla poměrně nízká a zezadu byla postupně zalita vlnami. Ačkoliv tedy do osudné "šlajsny" vedli, přijeli do cíle čestně jako třetí, kde jim byla poskytnuta první pomoc na odřené části těla.

Vrátíme-li se k problému kupování hotových lodí, lze něco omluvit v tehdejší době nedostatkem zkušeností, ale v mnoha případech bylo i něco víc - byl i nedostatek dobré vůle překonat ty první obtíže, snad i neúspěchy a postavit si lodě sami vlastníma rukama. Lodě, ty první třeba neumele provedené, ale přece jen lodě, které by se staly výslednicí snah našich vodních skautů po vlastní činnorodé práci.



Hlavně my starší si musíme znovu uvědomit a vzpomenout, jaký měli naši vodní skauti úspěch třeba na Jamboree 1947 ve Francii, kde postavili dvě pramičky. Zájem byl takový, že se tehdy dohodlo pořídit anglický a francouzský překlad příručky na stavbu pramiček, což se však už bohužel neuskutečnilo.

Rovněž po 20 letech je situace v oddílech asi tatáž, ne-li horší. Proto byla na instrukčním kursu pro kapitány a přístavné vodních skautů, který pořádal HKVS v červnu 1968 v Srbsku v Českém ráji, postavena jako vzor pramička během 1 a 1/2 dne. Tam předvedli naši instruktoři, že se snahou lze v krátkém čase a za minimální náklady získat loď.

HKVS je si vědom, že dvacetiletá přestávka přerušila tradice ve stavbě lodí, že dnes se chlapci, hlavně ti, kteří žili pod křídlem tělovýchovných vodáckých oddílů, dívají na pramičky jako na loď opovrženihodné, natož aby je ještě stavěli. Lepší situace je tam, kde oddíly nově vznikaly. Je však ještě navíc otázka dřeva, které není ve vhodné kvalitě. Po častém diskutování na schůzích HKVS došel náš nejvyšší orgán vodních skautů k tomu, že dnes je nutno ustavit "Lodní komisi", která všechny tyto otázky musí vyřešit. Bude sjednocovat všechny typy lodí co do rozměrů a doporučovat tím jednotné turistické, sportovní loď pro vodní skauty. Naváže spojení se Svazem kanoistů a převezme i rozměry závodních typů lodí. Dalším jejich úkolem je přezkoušet ve stavbě lodí i jiný materiál než tradiční pro různé typy lodí, hlavně však pro pramičky. V rámci této činnosti bude jistě řešena i skládací pramička, jejíž prototyp byl vyzkoušen pražskou "Osmnáctkou" před rokem 1948, ale k výrobě již nedošlo.

Obracíme se proto na všechny oddíly vodních skautů v našich zemích, aby nám pomohly při této mravenčí práci. Pokud máte materiál k těmto bodům činnosti, zašlete nám vše, aby se vytvořil jednotný podklad pro stavbu našich lodí. V kapitánské poště č. 1/68 byl přiložen předběžný plánek pramičky. Tento materiál bude nyní dle všech dostupných materiálů přepracován a doplněn zkušenostmi z praxe a výrobními výkresy příslušenství, jak to měli již v roce 1947 vzpomínání "Pětkaři" ve své brožuře - "Fíždova pramice". Rovněž se nově zpracuje závodní pramice /která vyšla v Kapitánské poště před 1948/ včetně oplachtění. Aby mohla lodní komise v nejkratší době vykazat výsledky platné pro všechny vodní skauty a skautky, je na vás všech jí v tom pomoci.

Závěrem bych chtěl říci, že však žádný oddíl nesmí čekat na tyto pokyny, ale využít již nyní tohoto zimního a předjarního období pro sehnání materiálu na opravy lodí a na stavbu nových. Nespoléhejte se na hotové loď draze zaplacené, naučte se sami zacházet s nástroji, ušetříte tím až dvě třetiny nákladu na pramičku. Navíc je to



pro nás všechny důležitá stránka výchovná, což dnes musíte v oddílech podporovat co nejvíce. A výchova - to je především zaměstnanost a zájmová činnost našich svěřenců.

A proto v letošním roce každý oddíl vodních skautů i skautek si postaví alespoň jednu novou loď.

K tomu Vám přeje mnoho zdaru Váš HKVS.

---

Ing Zdeněk Hájek

### LESNÍ ŠKOLY A LESNÍ ŠKOLY VODNÍCH SKAUTŮ

Na našem instrukčním kursu pro kapitány a přístavné vodních skautů v Srbsku v Českém ráji ve dnech 21.-23.6.1968 se stala otázka lesních škol a hlavně lesní školy vodních skautů jednou z hlavních kuloárních otázek často diskutovaných.

Téměř všichni účastníci kursu byli přesvědčeni, že je nutno, aby se zúčastnili v příštím roce lesní školy vodních skautů. Dle složení účastníků v kursu jsme povinni Vám zde veřejně sdělit, že je zbytečné, aby velká většina všech kapitánů i kapitánek, kteří jsou vodácky na výši, zabírali místa v lesní škole vodních skautů. Vy jste získali vodácké zkušenosti třeba mimo vodní skauting, plně jste vodáckou náplň zvládli a bylo by pro Vás škoda času, abyste začínali s vodáckou náplní znovu.

Nezapomente, že lesní škola vodních skautů se zabývá pouze vodáckou specializací a nástavbou. Pro Vás, kteří ač starší, jste kapitány a kapitánkami, je tato náplň už zbytečná. Naopak je pro mnohé z Vás nutno, abyste si doplnili především čistě skautské vědomosti a proto byste se měli zúčastnit spíše oblastních lesních škol. Lesní školy vodních skautů jsou určeny především mladším členům oddílů, tzn. kormidelníkům a max. přístavným, aby se tak zlepšila jejich odborná práce ve vodáckém výcviku a tím i zjednotila Vaše práce v oddíle. Připravíte si tak svoje nástupce, kteří si pak mohou rovněž doplnit odbornost ještě oblastní lesní školou a složit s úspěchem vůdcovskou zkoušku včetně kapitánské zkoušky.

---

Jiří Jareš

### OBĚH VODY A JEJÍ VLIV NA TVAR A RÁZ ZEMSKÉHO POVRCHU

Vody na zemi rozdělujeme takto:



1. Vody ovzdušné /atmosferické/
2. Vody povrchové /v mořích, jezerech, rybnících, řekách/
3. Vody podzemní /vsáklé s povrchu zemského a vody pocházející ze zemského nitra/

Důležitým jevem na zemi je oběh vody. Z vypařené vody vystupují do ovzduší vodní páry, které se ochlazují a srážejí v kapičky, z nichž se tvoří mraky. Z nich padá na zem v podobě srážek déšť, sníh, kroupy, jinovatka, rosa atd. Voda spadlá na zem se částečně vsakuje /podzemní voda/, část odtéká po povrchu potoky a řekami do moří, část jí spotřebuje rostlinstvo a část se zase vypaří do vzduchu. Podzemní voda na mnoha místech pramení, zásobuje potoky a řeky a odtéká jimi znovu do moře.

Poměr mezi srážkami a vypařováním má velký vliv na tvoření vodstva na pevninách.

Neorganizovaný odtok vody po zemském povrchu, vzniklý při srážkách nebo táních, vytváří v rozpustných či neztvrdlých horninách rýhy stále se prohlubující, probíhající ve směru nejkratšího spádu dolů, ke stálému systému vodních drah. Vznikají potoky, z nich řeky. Zemská tíže způsobuje pohyb vody v řece ve směru spádu. Rychle tekoucí voda vymílá /eroduje/ součástky hornin, unáší je /transportuje/ a v místech, kde rychlost toku prudce klesá, je nanáší a usazuje /akumuluje a sedimentuje/.

Tato činnost má velký vliv na utváření zemského povrchu. Řeka má v horním toku veliký spád, a proto si prohlubuje koryto v podobě písmena V nejvíce do hloubky. Ve středním toku je spád menší, řeka má více vody, a proto působí více do šířky podemláváním břehů. Údolí se rozšiřuje, dno je střídavě vymíláno řekou, náplavy jsou na něm ukládány nebo přesouvány podle toho, jaká je unášecí síla řeky. Na dně údolí se počíná vytvářet údolní niva, v jejíchž náplavech se vytváří zákruty /meandry/. Příkrý vnější břeh zákrutu - nárazový, je bočnou erosi vymílán a na vnitřní mírnější břeh - nánosový /jesep/nanáší řeka materiál. Dolní tok se vyznačuje nejmenším spádem. Řeka již neeroduje ve skalním podkladu, nýbrž si tvoří koryto ve vlastních náplavech, které jsou složeny z písku a jílovitého kalu. V blízkosti toku se nalézají mrtvá ramena tvaru půlměsíce, která jsou vlastně odškracenými meandry /zákruty/. Nanášecí schopnost řeky se nejvíce projevuje v jejím ústí, hlavně na pobřeží moře, kde se vytváří déltovité naplaveniny.

Umělým zásahem člověka do režimu řeky /stavba přehrad, regulace toků apod./ je přirozená činnost řeky narušena, což způsobuje mnohé obtíže, např. zanášení nádrží přehrad, změny vegetační a klimatické.



Jiří Zach

HISTORICKÉ A JINÉ POZNÁMKY KE SVĚTLÉ N/SÁZAVOU -  
- místu srazu kapitánů a přístavných

Jedu-li kamkoliv, zjistím si vše dosažitelné o cestě i cíli. Trasu ponechávám Vaší péči, sjíždíme se ze všech stran.

Světlá leží v krásné, hornaté, lesnaté ale chudé krajině, bohaté na okrajovou historii jak českou, tak i skautskou. Do husitských válek byla částí zboží kláštera Vilémovského, bohatého benediktinského řádu. Po vypálení kláštera a zániku jeho vlivu byla ponechána osudu ne vždy příznivému městu i okolí a jeho obyvatelům. Až Burián Trčka z Lípy pozvedl město ležící na pravém břehu Sázavy, postavil tam špitál a školu, kostel byl postaven již dříve. Ve špitále se v roce 1801 narodil Alois Jelen, hudební skladatel. Řečený Trčka si v roce 1561 postavil na levém břehu tvrz a dále pěkný renezanční dům výrazné architektury s překrásnou truhlářskou výzdobou, dveře s intarsií apoštolů a výplně obložení s vykládanými obrazy hradů; na jižním portále je deska s českým nápisem. Ostatní světové strany jsou již mladší, do nynější podoby dostavěné koncem 18. století. Rokokoví stavitelé se snažili přizpůsobit původnímu domu, ne však úspěšně. Nelze se divit, vždyť průměrná délka držení zámku je plus - minus 30 let.

Rod Trčků z Lípy byl totiž bohatý a když Albrecht Valdštejn prohrál proti Habsburkům, byl jako stoupenec zahrnut do persekuce, která tehdy převládala při řešení politicko ekonomických situací. Konfiskát byl pak předán do vlastnictví čtyř habsburských věrných šlechticů. Z nich Burián Ladislav z Valdštejna, věrný císaři, vykoupil podíly ostatních.

Postupně všichni majitelé nebyli spokojeni s výnosem tohoto statku, snažili se pobízet měšťany i poddaný lid různými výhodami a podporovali a zakládali sklárny, brusírny skla i drahokamů a polodrahokamů, rozšiřovali přidruženou výrobu dřevařskou všech forem. Světlá ale přesto přestala majitele zajímat, když se investice nevracely předpokládanou rychlostí. Prodávali tedy zboží a když zemřeli, prodával dědic.

V době posledních úprav zámku za feudálů byl kolem roku 1801 založen rozlehlý park, upraven vodní systém, založeny v parku i nad parkem rybníčky a instalovány dva vodotrysky. Západní portál, jímž přicházíme od města přes most do nádvoří zámku, potvrdí vliv Andrea Palladia na rokoko. V průjezdu jsou štukové znaky s lososem /Salm, starohrabě/, jehož sochu máme nad portálem východním i s jeho příznivcem Františkem Lotrinským. Posledním feudálním majitelem zámku a statku byl Oskar Thun - Hohenstein - Salm - Reifferscheid.



Tento vlastnil továrny a akcie a střed jeho zájmů byl v Rakousku. Světlu pak získal Richard Morawetz, textilní průmyslník z Úpice. Rok 1948 přinesl městu i zámku změny, které na srazu kapitánů uvidíte.

V okolí se najdou i starodávná boží muka primitivních tvarů, které byly mezníky klášterních pozemků. Mladším je památník na rohu parku na první skautský výlet do Světlé, pořádaný v roce 1911 prof. Svojsíkem z prvního skautského tábora pod Lipnicí, která je neda-leko. Pod Světlu jsou v Sázavě nejkrásnější české proudy "Stvo-řidla" - chráněné území i tok. Na západě od zámku je nápadný mo- hutný vrch Melechov, který prý je pupkem Evropy či čeho, ale za to my už nemůžeme.

## P O Z O R - S O U T Ě Ž

Ve 2. čísle ročníku 1968 Kapitánské pošty vypsali Hlavní kapitanát vod- ních skautů soutěž, ve které se měli vodní skauti vyjádřit a své vyjá- dření zdůvodnit co se týče pramiček se sedmičlennou nebo pětičlennou posádkou a dále se vyjádřit ke složení družiny /mužstva/. Vyhodnoce- ním soutěže byli pověřeni přístavní HKVS br. Ing. Hájek a tajemník HKVS br. Dr. Zámečník.

Nejpodrobnější rozklad a zdůvodnění podali:

1. za 2. oddíl vodních skautů Praha br. MUDr. Jiří Ebl
2. za přístav vodních skautů Kroměříž br. Aleš Dubovský
3. za 6. přístav vodních skautů Kolín br. Jan Černý

Tyto 3 oddíly /přístavy/ budou odměněny věcnými cenami, které budou předány na srazu kapitánů ve Světlé nad Sázavou.

### Výsledky soutěže:

1. Pro sedmičlennou posádku se vyslovilo 9x ano 3x ne
2. Pro pětičlennou posádku -"- 8x ano 2x ne  
a/ a b/ Většina doporučuje ponechat rozměry pramiček tak, jak se používají.

Pozn.: 6x byla odpověď pro pětičlennou i sedmičlennou posádku dle okolností.

Dále byly navrženy nové typy lodí jako C4 a C5.

3. Družina /mužstvo/ má být tvořeno:  
sedmičlennou posádkou 4x  
dvěma sedmičl. posádkami 1x  
pětičlennou posádkou 0x  
dvěma pětičl. posádkami 0x



2 posádky tvoří družinu	1x
družina 9 - 10 členů	5x
1 loď tvoří družinu	2x

Protože odpovědi v tomto bodě. byly ne zcela jednoznačné, možno shrnout výsledek následovně: Družinu tvoří 2 posádky ... 7 hlasů  
Družinu tvoří 1 posádka ... 6 hlasů

Náš závěr podle výsledků soutěže:

Je jasné, že musí dojít k modernizaci plavidel vodních skautů. Lodě musí být lehčí, snadno zhotovitelné atd. Nejpravděpodobněji bude použito umělých hmot /skelných laminátů/. Nové typy je třeba hledat, vyzkoušet a to si vyžádá dost času. Iniciativa je vítána. HKVS ustanovil loďní komisi pod vedením br. Ritta, která posoudí vhodnost nově navrhovaných plavidel.

Zatím doporučujeme osvědčený typ pramice tak, jak byl její plánec uveřejněn v 1. čísle 1968 KP pro posádku 5 - 7 členou podle okolností, zda se jede na výcvik, vyjížďku nebo na výlet anebo puták s "plnou polní". Musíme zde počítat i s tělesnou zdatností /i s vahou/ vodních skautů - jednotlivých členů posádky.

Pokud se týče složení družiny /mužstva/, doporučujeme minimálně 1 posádku, max. 2 posádky. Tím je dán i počet členů družiny. Stejně tak jako oddíl podle místních podmínek a schopností kapitána má různý počet družin, myslíme, že by nebylo vhodné striktně omezovat i počet členů družiny.

Ing. Hájek - MUDr. Zámečník

---

DROBNÉ ZPRÁVY

1. oddíl vodních skautů /kpt Josef Bosák, Písecká č. 207, Bechyně/ by chtěl navázat písemný styk s některým oddílem vodních skautů ze severnějších Čech, nejlépe z povodí Sázavy. Oddíl v Bechyni má zájem o společný tábor v létě 1969 na svém "Pustém ostrově" na Lužnici. Ozvěte se co nejdříve.

---

---

Kapitánská pošta č. 1/1969 - informační oběžník vodních skautů.  
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze - pouze pro vnitřní potřebu.  
V Praze dne 20. 1. 1969

---