

H  
K  
V  
S



# ČESKOSLOVENSKÝ JUNÁK

HLAVNÍ KAPITANÁT  
VODNÍCH SKAUTŮ

---

informační oběžník vodních skautů



# KAPITÁNSKÁ POŠTA



SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU

Ve dnech 22. a 23. února 1969 konala se pracovní porada vedoucích všech oddílů vodáků - skautů, kterou svolal HKVS do Světlé nad Sázavou. Na pracovní poradu se dostavilo celkem 55 vedoucích, z toho 8 vedoucích dívčích oddílů. V předvečer oficiálního zahájení se účastníci sešli v Rytířské síni zámku ve Světlé nad Sázavou, kdy byly promítány barevné diapozitivy br. Vaculky z jeho plachetní cesty po Jaderském moři.

Sobota začala oficiálním zahájením pracovní porady, blahopřáním přítomným skautkám k Mezinárodnímu dni skautek a odevzdáním květinových dáreků. Poté se ujal úvodního referátu hlavní kapitán, který ocenil práci vodních skautů a HKVS za uplynulé období a současně stanovil výchovnou linii vodáckého výcviku pro příští léta. Zdůraznil nutnost promyšlené a ukázněné práce vedoucích, jejich odpovědnost za výchovu mládeže a nutnost stálého soukromého sebevzdělání v rámci junácké a vodácké výchovy. Po jeho úvodu byly postupně v diskusi projednávány tyto přednesené referáty:

1/ Organizační schema od oddílu, přístavu na okres, kraj, Náčelnictvo a Ústřední radu - funkce krajských kapitánů a jejich pracovní náplň. 2/ Krojování a hodnotní označení. 3/ Vodácké doplňky ke zkouškám zdatnosti. 4/ Pojištění a zodpovědnost vedoucích. 5/ Učení pomocí hry a soutěživosti. 6/ Putovní tábor a stálý tábor. 7/ Stavba lodí.

Po večeri následovalo promítání filmu br. Vaculky, volná debata, výměna zkušeností mezi jednotlivými oddíly a nakonec přišel opět ke slovu klavír, kytara a jedna písnička za druhou.

V neděli pokračoval program referáty:

8/ Organizace schůzek a jejich náplň. 9/ Vydávání Kapitánské pošty a připravované knižní příručky "Vodní skauting". 10/ Vyhodnocení soutěže Kapitánské pošty "7 nebo 5" a odevzdání cen vítězům této soutěže.

Na závěr porady bylo účastníky provedeno zhodnocení jejího průběhu a náplně a jednání ukončil hlavní kapitán zdůrazněním účasti vodáckých oddílů na Svojsíkově závodě, jejich účasti na akci "Služba vlasti" podle smlouvy projednávané s Ředitelstvím vodních toků a poděkováním všem přítomným za pozornost věnovanou všem předneseným referátům.

Během sobotního jednání dostavil se předseda MěstNV ve Světlé nad Sázavou, který uvítal přítomné, zdůraznil jejich odpovědnost za výchovu mládeže a přál jednání i další junácké práci hodně zdaru.

Nedělního jednání se účastnil ředitel Zemědělské školy - náš hostitel, který ve svém proslovu zdůraznil poslání skautingu při výchově mládeže.

Zhodnocení pracovní porady, provedené účastníky, vyznělo vesměs kladně. Po skončení pracovní porady provedl HKVS ihned na své schůzi vlastní zhodnocení provedené akce s tímto výsledkem: Společenské i junácké chování přítomných oproti kursu v Srbsku v roce 1968 se podstatně zlepšilo. Velmi živá diskuse po každém referátě svědčila o soustředěné pozornosti, s jakou byly referáty vyslechnuty. Největším kladem porady byly diskuse, probíhající nejen v době po referátě, ale i v době volna, které velmi přispěly k rozšíření junácké a vodácké praxe. Velkým přínosem byla i možnost shlédnout stavbu pramice a plachetní lodě z nekonvenčního materiálu, prováděná vodáckým oddílem ve Světlé nad Sázavou. Z přednesených referátů je třeba vyzvednout referát br. Mudr. Zámečníka /Učení pomocí hry a soutěživosti/ a br. Ritta /Organizace schůzek a jejich nápln/. Přítomní se naléhavě dožadovali vydání junácké literatury a metodických článků v junáckých časopisech - jako jsou publikovány metodické články vodácké v Kapitánské poště. Dobrému průběhu porady přispělo i krásné prostředí rokokového zámku ve Světlé a zejména krásně vyzdobená Rytířská síň.

Na závěr, věříme, že s plným souhlasem všech účastníků porady, je třeba poděkovat v první řadě řediteli Zemědělské školy za to, že laskavě a ochotně vyšel vstříc všem našim požadavkům, dále všem zaměstnancům školy, br. Miksovi, vedoucímu 2. vod. oddílu ve Světlé nad Sázavou a všem členům tohoto oddílu, kteří svou prací přispěli ke zdárnému průběhu porady a nakonec všem členům HKVS, kteří jak po stránce organizační, tak obsahové se zasloužili o provedení této pracovní schůzky.

Zbývá přát si, aby veškeré poznatky získané na pracovní poradě byly rychle a cílevědomě uplatněny v životě vodáckých oddílů a aby bratrský duch vládnuvší na našem jednání stal se duchem všech vodáckých oddílů pro další rozmach a rozšíření junáckých ideálů.

---

Ing. Zdeněk Hájek

### VÝCVIKOVÉ POKYNY PRO 2. ČTVRTLETÍ 1969

Druhé čtvrtletí každého roku je dobou zvýšené činnosti skautských oddílů. Nastává doba intenzivní skautské i vodácké práce pro zkvalitnění úrovně oddílů. Chceme, aby oddíl byl řádně připraven na vyvrcholení celoroční práce - letní tábor.

A/ V rámci všeobecného skautského výcviku se snažíme, aby si členové oddílů doplňovali úroveň postupným skládáním stupňů junácké zdatnosti. Proto navrhuje přibližně tyto body výcviku:

- 1/ Nováčky zařazené do mužstev učíme hrou jednotlivým bodům nováčkovské zkoušky. Kormidelníci se snaží stmelit mužstvo v jednotný celek - partu, aby její výkon byl po všech stránkách co nejlepší.
- 2/ Kontrolujeme současně práci kormidelníků, aby se oddíl jako celek dostal do stavu, který je příslibem dobré skautské práce. Sledujeme, zda kormidelníci se snaží v mužstvu doplňovat postupně stupně junácké zdatnosti a v tom je podporujeme.
- 3/ Zvýšíme pozornost výcviku plavání. Nezapomínáme, že "vodní skaut musí být ve vodě jako doma".
- 4/ I když jarní činnost se musí zaměřit na stavbu lodí nebo opravy, nezapomínáme na výlety mužstev i oddílů do okolí. Tématicky zaměříme výlety na probouzející se přírodu, sledujeme návrat stěhovavých ptáků a výskyt prvních kvetoucích rostlin.
- 5/ Pravidelně se scházíme na oddílových kapitanátech a sledujeme plány činnosti mužstev. Dle toho dohadujeme s kormidelníky činnost celooddílovou.

B/ Pro vodáckou teorii i praxi nastává doba vlastního výcviku, který provádíme pokud možno po mužstvech, což odpovídá základnímu plavidlu vodních skautů - pramičce. Výcvik probíhá v těchto bodech:

- 1/ Co nejdříve zahájíme stavbu lodí. Pokud je oddíl již vlastní, provádíme jarní údržbu před spouštěním na vodu.
- 2/ Utvrzujeme posádky v loďní kázni, nástupu a výstupu z lodí. Tento základní vodácký výcvik provádíme hlavně u nováčků, kteří přišli do oddílu na podzim.
- 3/ Cvičíme všechny členy oddílů v pádlování na klidné a tekoucí vodě. Provádíme to v mužstvech po posádkách lodí.
- 4/ Cvičíme rozmístění posádky na lodi a balení zavazadel včetně jejich umístění v lodi.

- 5/ Provádíme výcvik ve startu a přestávání na klidné i tekoucí vodě. Kapitáni sledují výcvik starších skautů, kteří jsou do budoucna určeni za kormidelníky. Dnešní kormidelníky cvičíme sami, pokud nejsou na dostatečné vodácké úrovni.
- 6/ Pro budoucí letní tábory /stálé i putovní/ snažíme se cvičit záchranu lodí při převržení nebo udělání s využitím síly vodních proudů v praxi.
- 7/ V rámci vodácké praxe trváme na procvičení první pomoci, záchrany tonoucích včetně umělého dýchání. Využijeme knihy Dr.K.Průchy: "První pomoc hrou".
- 8/ V praxi nacvičujeme hrou na výletech signalizaci jak morseovkou, tak semaforem a orientaci v terénu.
- 9/ Pro starší skauty a skautky připravujeme soustavné cvičení v koníčkování lodí proti proudu na jeden nebo dva provazce.
- 10/ Rovněž se staršími cvičíme projížďční propustí a event. bidlování.
- 11/ Nezapomínáme nacvičovat manévrování lodí na vodě s využitím proudů a protiproudů za součinnosti celé posádky.

---

Ing. Zdeněk Hájek

### PUTOVNÍ TÁBOR PO ŘECE

/Z referátu předneseného na sjezdu kapitánů a kapitánek vodních skautů ve Světlé nad Sázavou ve dnech 22.-23.2.1969/

Oddílovou tradici a skautský bratrský duch vytvoříme mezi mužstvem nejlépe na několikadenních zájezdech mimo sídlo našeho oddílu. Ideálním příkladem je putovní tábor na vodě. Tuto vodáckou putovní cestu, jako každý větší oddílový nebo celopřístavní podnik, musíme do všech podrobností řádně připravit - ať je to dvoudenní nebo třínedělní akce.

Předně si uvědomíme naši zodpovědnost vůči rodičům, úřadům a hlavně vůči samotnému skautskému hnutí vůbec. Uvědomíme si, že řeka skrývá v sobě mnohá nebezpečí, kterým musíme bezpodmínečně čelit provedením všestranné, dokonalé a se vším počítající přípravy.

#### A/ Příprava všeobecná:

- 1/ V teoretickém výcviku probereme znovu s mužstvem techniku jízdy a teoretický rozbor způsobů překonávání různých vodních staveb i jiných překážek, které nám putování po řece přináší.

2/ V praktickém výcviku dbáme na správné ovládní pádla, loďe a různými cviky seznámíme včas mužstvo s lodí a s vodou - seskakování a nasedání na loď v jízdě, neočekávané převržení loďe apod.

3/ Včas přezkoušíme plaveckou schopnost mužstva, zejména nováčků. Toto provádíme soustavně i přes zimní období tam, kde jsou podmínky - plovárny. Nacvičujeme záchranu havazovaných lodí.

4/ Při jarních výletech nacvičíme vaření rychlých ale vydatných jídel pro potřebu vodáckého putovního tábora nebo výletu, nacvičíme balení zavazadel rychle a hlavně účelně.

5/ Soustavně stupňujeme kázeň mužstva - včasné a rychlé plnění povelů hlavně na lodích.

6/ Trváme na procvičení první pomoci, dbáme na nacvičování záchran tonoucích a všechny členy mužstva učíme dávat umělé dýchání.

#### B/ Příprava vlastní:

1/ Vedoucí výpravy se musí seznámit alespoň teoreticky s tvárností řeky a jejího nejbližšího okolí /prostuduje mapy a získá ústní nebo písemné informace od vodáků, kteří řeku již znají/. Je-li to nutné, získá včas povolení k jízdě po řece.

2/ Připravíme si detailní finanční rozpočet. Nezapomeneme na dopravu lodí, mužstva, nákupy, na zálohu pro mimořádná vydání - např... přenocování v ubytovně v důsledku krajně nepříznivého počasí s ohledem na zdraví mužstva.

3/ Připravíme detailní zásobovací rozvrh - potraviny, které se budou brát s sebou, potraviny, které se budou nakupovat a kde, dále orientační jídelní lístek na celou dobu.

4/ Stanovíme pravděpodobná místa táboření a tím i počet denních kilometrů.

5/ Zařídíme naložení lodí, dopravu lodí i mužstva a zavazadel.

#### C/ Poznámky k vlastnímu "putáku":

Předpokládejme, že jsme všechny body příprav splnili /Vy však v praxi nesmíte předpokládat, vy se o tom musíte přesvědčit/, že je všechno správně zařízeno, doprava na místo proběhla velmi dobře bez očekávaných obtíží. S těmi obtížemi však musíte počítat v každém případě a nesmí vás nikterak přivést z rovnováhy, jestliže se objeví. Máme rovněž připravený rámcový přibližný rozvrh ujetých kilometrů denně. Z vlastní zkušenosti připomínám, že není dobře dělat na řece při putovním táboře "trháky". Na denní jízdu stanovíme 30 - 50 km, maximálně /v krajní nutnosti/ 70 km a to vše dle

stavu a druhu vody. Rovněž musíme vzít v úvahu fyzické možnosti mužstva. Především se snažíme sžít se s přírodou - jsme přece v první řadě skauti. A pro naši skautskou výchovu jsou romantická zákoutí našich řek přímo ideální.

Ráno odražíme nejpozději v 9 hodin, abychom klidnou jízdou s případnými zastávkami na význačných místech nebo pro doplnění zásob i krátkými odpočinky a koupáním během jízdy na vhodných místech dorazili na stanovené tábořiště nejpozději mezi 17-18 hod. Není na závadu, když některý den přistaneme dříve a po zabydlení provedeme s chlapci nebo děvčaty nějakou hru do nejbližšího okolí. Večery vhodně vyplníme nepřiliš často táborovým ohněm, ale snažíme se zavést takové intimní sedánky u dohořívajícího ohně od večere s volnou debatou. Často tak působíme na vnímavou duši členů oddílu více než činností za celý rok. Nezapomínejme na volný čas, aby se mužstvo mohlo věnovat svým zálibám. S výhodou využijme možnosti zůstat na tábořišti jeden až dva dny, kdy s chlapci nebo děvčaty provádíme převážně pozemní skautský výcvik a hry /třeba míčové apod./.

Dalšími podrobnostmi v programu se zde nebudu zabývat, neboť po stránce skautské výchovy má každý kapitán a kapitánka již dostatek buď zkušeností nebo literatury a po stránce vodácké techniky najdete látku v příslušných metodických člancích v KF.

Musíme však mít vždy na mysli, abychom připravovali a prováděli vodácké zájezdy ve skautském duchu při dobré vodácké úrovni.

Několik připomínek:

- a/ Program zájezdu dělejme takový, aby byl pro chlapce a děvčata zajímavý a zábavný, ale nezapomeňme, že musí být i rekreací ve zdravém prostředí u vody.
  - b/ Vykonejme raději méně s důkladností, než mnoho povrchně.
  - c/ Na cestě dbejme nejen na kvantitu, ale především na kvalitu jídla, nezapomeňme dohlížet též na řádnou hygienu těla.
  - d/ Zdravotní stránce věnujme co největší péči, zraněným poskytneme co nejdříve lékařské ošetření než se dostaneme do krajin málo obydlených.
  - e/ Návrat domů musí být spořádaný, jak to odpovídá naší skautské výchově.
-

Jiří Kostkan

## SJÍZDNOST NAŠICH ŘEK

Tento článek by měl v hrubých rysech ukázat, jak se dá využít splavnosti našich řek pro sportovní plavidla i pro nákladní vnitrozemskou dopravu. Které řeky se dají sjíždět, délka splavného toku a spád, optimální vodní stav, přístupové cesty a stručná charakteristika - tyto základní údaje, které vodák potřebuje před zvolením trasy pro výlet nebo puták, byly již několikrát zpracovány v nej-různějších příručkách. Pro přehled uvádím ty, které již byly vydány, ale z větší části anebo úplně jsou již rozebrány:

Ing. Vr. Teklý: Kilometráž českých řek /STN 1955/  
Plavební příručka /Naklad. dopravy a spojů Praha 1962/  
Kilometráž moravských a slovenských řek /Martin,  
Osvěta 1956/

Ing. K. Velkoborský: Plavební zeměpis /Praha, ČSPLO 1953/  
Plavba a vodní cesty /Praha, Nakl. dopravy 1958/

Oto Soukup: Vodní turistika /STN Praha 1962/

Vodácký průvodce ČSSR /STN Praha/: svazky 1-4 jsou již vydány,  
celkem má být vydáno 10 svazků.

Uvádím zde řeky, jejichž splavnost je delší než 40 km a jejichž přítoky jsou částečně sjízdné. Číslo za názvem řeky značí délku sjízdného toku.

Jižní Čechy /Povodí Vltavy, Otavy, Malše a Lužnice/:

B l a n i c e /65 km/

Je sjízdná od obce Záblatí, kam je autobusové spojení. Nejbližší vlakové spojení je do Prachatic, které jsou od řeky vzdáleny 3,5 km. V horním a částečně i středním toku má Blanice ráz horské říčky /spád 10%/. Nad obcí Husinec /M. J. Hus/ je přehrada, která dává vodu střednímu a dolnímu toku Blanice. V dolním toku 40 km od Záblatí odbočuje Vodňanský kanál /6 km/ - první z kanálů a náhonů, kterými je za nižších vodních stavů nutno proplouvat. Za obcí Putim se Blanice vlévá zprava do Otavy.

O t a v a /111 km/

Je sjízdná od soutoku Křemelné a Vydry u Čenkovy Pily. Odtud také nese název Otava. Silniční spojení je prakticky po celé délce toku až ke Zvíkovu. Nástupní vlaková stanice je v Sušici.



Horní tok od Čenkovy Pily do Sušice /20 km/ má spád 6,8 ‰, z čehož je vidět, že tento úsek je značně náročný na kvalitu vodáků, kteří chtějí tento úsek absolvovat /teplota vody 12°C/.

Úsek od Sušice do Strakonice /37 km/ je jedním z nejzajímavějších. Řeka má ještě rychlý tok, je čistá a okolní zalesněná krajina skýtá dostatek místa pro tábořiště. Nejlepší vodní stav - 115 - se určuje podle vodočtu v Katovicích u mostu. Stav - 100 - je již kritickým. Spodní úsek od Strakonice ke Zvíkovu /54 km/ je stále zajímavý. Řeka, i když již znečištěná strakonickými továrnami, protéká krásnými přírodními partiemi. 20 km od Strakonice u obce Putim se vlévá zprava Blanice. 6 km od soutoku je první ze tří jezů v Písku, které se dosti obtížně přenášejí. Pod Pískem je ještě 5 km rychlý úsek, ale pak již do Otavy zasahuje voda z Orlické přehrady a řečiště je plné zálivů a voda zůstává stát. Tím však zbývajících 20 km ke Zvíkovu neztrácí na zajímavosti.

#### Vltava /420 km/

Je naší nejdelsí řekou. Je sjízdná od obce Lenora, kam je železniční i silniční spojení. Horní úsek od Lenory do obce Želnavy /28 km/ je na dnešní Vltavě v Šumavských horách nejkrásnější. Úsek pod Lenorou je zajímavý svými zákrutami, peřejemi a rychle tekoucí vodou /pozor na jez těsně pod Lenorou/. V Lenoře přitéká do Teplé Vltavy zprava Řásnice /4 km - silniční spojení je do Hiniště/. 16 km pod Lenorou přitéká zprava Studená Vltava /8 km - železniční spojení do obce Stožec/. Od tohoto soutoku protéká Vltava lučinatou a lesnatou krajinou až k Želnavě, kam již zasahuje voda Lipenské vodní nádrže /33 km/. Pod přehradou je 9 km dlouhý úsek /Čertovy proudy/, který je po větší část roku bez vody.

Další již splavný úsek je od Vyššího Brodu přes Č.Krumlov a Č.Budějovice do Týna n/Vlt. /80 km/. Od Vyššího Brodu do Č.Budějovic má řeka rychlý tok s četnými peřejemi a zákrutami. V Č.Budějovicích přitéká zprava splavná Malše /66 km/. U tohoto soutoku končí kilometráž od Lenory /166 km/ a začíná nová kilometráž Vltavy, která končí 245 km v Hoříně u Mělníka, kde se Vltava vlévá do Labe.

Z Č.Budějovic teče Vltava již klidným, ale rychlým tokem až k Týnu n/Vlt. /36 km/, kde začíná zasahovat hladina Orlické vodní nádrže. Úsek od Vyššího Brodu do Týna n/Vlt. je dnes jediným rychlým a tím také nejkrásnějším úsekem Vltavy. Je zde dostatek míst k táboření a odpočinku. Úsek se dá sjet za 2-3 dny, ale množství přírodních krás a památek /Č.Krumlov, Hluboká n/Vlt. atd./ tuto cestu zajisté prodlouží.

Další plavba po Vltavě je již pomalá - Orlická, Slapská, Štěchovická a Vranská přehrada, pak kaskáda pevných jezů v Praze a další jezy

s plavebními komorami až k Mělníku - činí plavbu pomalou a namáhavou, i když okolí, zvláště pak ve středním toku do Štěchovic, je zajímavé a bohaté na přírodní krásy.

#### Malše /66 km/

Je sjízdna od Dolního Dvořiště, kam je silniční i železniční spojení. Pro rychlý tok je Malše vyhledávanou řekou zdatnými vodáky. Spád řeky v horním toku je 5,7 %, a ve středním 3,8 %. Stav vody - 45 - na vodočtu v Římově určuje splavnost řeky. Míst pro táboření je dostatek po celém okolí toku. 20 km nad Č. Budějovicemi u Říмова se kotlina, kterou Malše protéká, rozšiřuje a krajina přechází v rovinu. 4 km pod Římovem přitéká z pravé strany splavná Stropnice /25 km/ a za dalších 16 km se v Č. Budějovicích vlévá Malše do Vltavy.

#### Nežárka /60 km/

Vzniká soutokem splavné Žírovnice /17 km/ a Kamenice /16 km/ pod obcí Jarošov n/Než. Do Jarošova je jak silniční, tak i železniční spojení. V horním toku má Nežárka spád 1,9 %. Prvních 30 km protéká lučinatou krajinou až do Stráže n/Než. Odtud teče mírně zvlněnou a málo obydlenou krajinou, která je tím romantičtější. I jezů je zde poměrně málo. Dále teče k soutoku s Novou řekou a pokračuje klidnějším tokem /0,8 % / s četnými zákruty neobydlenou krajinou, lukami a lesy až do Veselí n/Lužnicí, kde se Nežárka vlévá do Lužnice. Na tomto úseku je mnoho vhodných míst pro táboření a odpočinek.

#### Lužnice /125 km/

Jízda po Lužnici začíná v Suchdole n/L., kam je silniční i železniční spojení. Prvních 50 km protéká řeka rybníčnatou krajinou. 8 km od Suchdola odbočuje doleva Zlatá stoka /28 km/ a 1 km dále se zprava vlévá Koštěnický potok /8 km/ a za dalších 7 km odbočuje doprava Nová řeka /13,5 km/. 10 km od této odbočky se Lužnice vlévá do rybníka Ružomberk. Další 16 km úsek až do Veselí n/L je regulovaný. 2 km nad Veselím n/L se opět spojuje se Zlatou stokou a ve Veselí přibírá Lužnice zprava Nežárku s Dekárkou. Dalším 32 km dlouhým úsekem až do Tábora teče Lužnice lučinatou krajinou /odtud také její název/ pomalým tokem s četnými jezy. Od Tábora, kde je 7 jezů, protéká Lužnice 40 km až ke svému ústí do Vltavy krásnou skalnatou a divokou krajinou, kde jsou příhodné podmínky pro táboření. Sjízdnost Lužnice určuje vodočet v Táboře /minimum 18 / a v Bechyni /minimální stav sjízdnosti 100/.

---

Josef Štok

## KONIČKOVÁNÍ

Pro vodáka koníčkování neznamená žádnou jízdu na koni, ani hru s koňmi nebo na koně, nýbrž vlečení lodě proti proudu řeky, kdy pádlování proti silnému proudu není ekonomické. Slovo koníčkování má svůj původ v oblasti střední Vltavy až po Prahu, kdy ještě nebyly přehrady a kdy se na velkých prámech po toku řeky dopravovalo řezivo nebo kámen z povltavských lesů a kamenolomů do Prahy. Z Prahy se vracely prázdné pramy, zvané lidově cily, zpět proti toku Vltavy, aby opět s nákladem splouvaly samotíží do Prahy. Z Prahy až do Štěchovic byly taženy párem koní a od Štěchovic výše vzhledem k prudšímu toku řeky dvěma páry koní. Tato doprava se děla v úseku mezi Prahou a Ždákovem, který byl v místech dnešního mostu přes Orlickou přehradu a který se také nazývá Ždákovským mostem. Prám měl několik metrů před středem lodi postaven menší ale velmi bytelný stěžen zakotvený pevnými úvazy k bokům. Na stěžni bylo upevněno lano, jehož druhý konec byl upevněn k rozporce páru koní, který táhl loď proti proudu. Koně šli po pobřežní navigaci, která podle toho byla také úředně nazvána koněspřežní stezkou. U této stezky byly vykáceny veškeré stromy a keře, které by rušily volné tažení lana. Tažená loď byla opatřena kormidlem, kterým se řídila. Od tohoto způsobu vlečení lodi převzali vodáci termín koníčkování. Tolik na vysvětlenou historického vývoje slova a nyní něco o praxi:

Koníčkování pramice se děje stejným způsobem, Lano resp. silnější šňůra se asi v jedné třetině pramice, počítáno od přídě, pevně připevní. Lanko v délce 30-40 m se táhne od lodi na břeh, kde se konec upevní ve středu pádla. Asi 2 m od prvního pádla se stejným způsobem upevní druhé pádlo a další 2 m třetí pádlo. Ke každému pádlu a na každou stranu tažného lanka se postaví jeden člen posádky pramice, tedy celkem šest členů posádky. Doporučuje se stavět k prvnímu pádlu nejslabší nebo nejlehčí dvojici a ke třetímu nejsilnější a nejtěžší, a to nejsilnějšího chlapce postavit u třetího pádla na stranu od tažného lanka k vodě. Na pramici sedí sedmý člen posádky, který pomocí kormidla řídí pramici tak aby:

- 1/ pramice nenarazila na břeh nebo na kameny ve vodě,
- 2/ aby pramice byla co nejblíže u břehu a její podélná osa svírala s tokem řeky co nejmenší úhel, neboť tím podstatně ulehčí táhnoucím námahu /viz obr.1/.

Nakonec několik připomínek.

Upevnění lanka na pramici nutno vyzkoušet tak, aby pramice byla při vleku dobře ovladatelná kormidlem. V pramici vždy nechte kormidelníkovi k dispozici pádlo pro případ přetržení lanka. Při poloze pramice označené na prvním obrázku číslem 3, nemáte-li v úmyslu přistát ku břehu, je bezpodmínečně nutno zrychlit chůzi tahounů, protože pramice ztrácí rychlost a nereaguje na kormidlo a stává se tudíž neřiditelnou. Tažné lanko musí být stále napnuto ve vzduchu, protože při jeho uvolnění a klesnutí na zem hrozí jeho zachycení o kameny nebo jiné výčnělky. Tahouni musí stále sledovat zrakem vlečenou loď, aby podle její momentální situace mohli zařídit potřebné. O radostech koníčkování pramice se poučíte nejlépe přečtením vodácké knížky anglického spisovatele Jerome Klapka "Tři muži ve člunu ...".

Koníčkování kanoe nebo kajaku, protože se jedná o loď mnohem lehčí než pramice, se provádí jiným způsobem. Lanko dlouhé asi 60 m přivážeme konci na příď a zád vlečené lodi. Koníčkování provádí jedna osoba tím, že táhne lanka od příďe i zádě současně. Popouštěním předního lanka a event. zkracováním zadního lanka se loď vzdaluje od břehu, zkracováním předního a event. popouštěním zadního lanka se loď přibližuje ku břehu. Na koníčkování kanoe nebo kajaku stačí jedna osoba. Nutno upozornit na nebezpečí převržení loď, je-li tato v postavení napříč prudkého proudu za silného tahu lanek. V daném případě je třeba zastavit, popustit lanka a tím nechat loď trochu splout po proudu. Zadní lanko při popouštění je třeba popustit více než přední. Jinak platí pro koníčkování na dvě lanka obrázek 2. Protože ve vhodném terénu není ekonomické používat celých 60 m lanka a vléci lanko po zemi způsobuje určité obtíže, používá se často navijáku zhotoveného z dřevěného nebo kovového materiálu /Viz obr.3/. Velkou radostí ve špatném slova smyslu je zlomyslná náchylnost lanka k zamotání do gordického uzlu, který nenajdete v žádné příručce, protože se dělá sám.

Na závěr jen malou připomínku. Nové koníčkovací lanko před prvním použitím impregnujte lněným olejem a nechte delší dobu napnuté řádně proschnout. Po ukončení koníčkování lanko řádně očistěte od písku, bahna a rostlin a volně natažené nechte dobře proschnout. Tím prodloužíte jeho životnost a pevnost.

Legenda pro obraz 1 a 2: A, B, C = tahouni nebo tahoun,

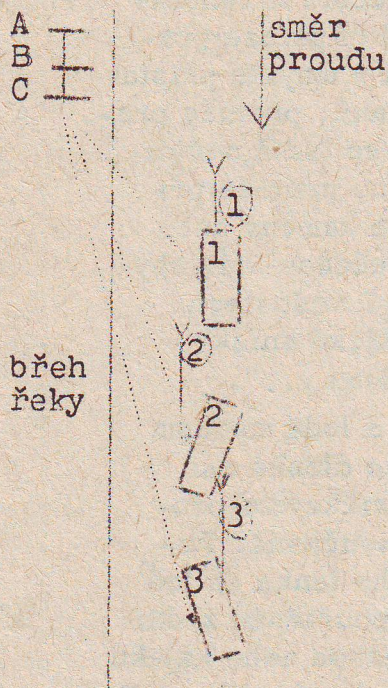
1, 2, 3 = směr síly proudu,

1 = poloha loď umožňující tah s vydáním menší energie,

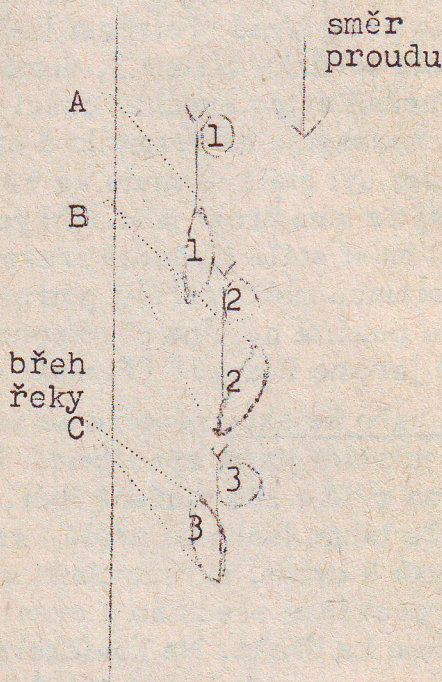
2 = poloha loď, kdy síla proudu tlačí loď od břehu a tak vyžaduje velké energie,

3 - poloha loď, kdy síla proudu tlačí loď ku břehu a tah vyžaduje nejmenší energie.

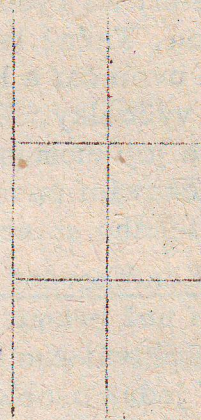
obr. 1



obr. 2



obr. 3



Josef Štok

### UPOZORNĚNÍ

Ve dnech 2. až 16. srpna 1969 bude se konat Krajská Lesní Škola vodních skautů. Tato škola je určena pro výchovu vedoucích vodáckých oddílů, jejich zástupců a pro výchovu nastávajících činovníků vodáckých oddílů, event. pro vedoucí pěších oddílů, kteří plánují přechod na vodní skauting. Je určena pro zájemce z Čech, Moravy a Slezska. Podmínkou přijetí je dosažení 17 roků věku. Z technických důvodů nutno počet posluchačů KLS omezit na maximální počet 42 a na 7 děvčat. Hlavním předmětem bude metodika vodáckého výcviku a plavání jak v praxi, tak i v teorii, dále metodické pokyny pro vodácké doplňky ke zkouškám zdatnosti, základy junácké výchovy, stavba lodí v praxi, vodácké hry, táboření, hygiena a další. Každému vodáckému oddílu řádně registrovanému zašle vedení KLS vodních skautů během května tr. jednu přihlášku, protože v žádném případě nebude možno z oddílu více přihlášek přijmout.

Tyto informace podáváme již v březnovém čísle KP, aby zájemci o KLS vodních skautů mohli si včas zařídit potřebné časové dispozice.



Krátké kalhoty /tzv.kolenky/ pro vlčata, skauty, činovníky:

manšestrové, předepsaného vzoru, které jsou již v prodeji.

Pro obtíže s dodávkami manšestru jsou zatím šity ze zbytků a jsou dodávány ve 3 odstínech. Doporučujeme proto buď v objednávce výslovně požádat o zaslání kalhot 1 barevného odstínu, nebo požádat někoho, kdo má příležitostnou cestu do Prahy, aby pro vás kalhoty vybral a koupil. Doporučujeme výběr kalhot pískové barvy.

Cena: ..... Kčs 40 až 65,-

Údaje, které musíte v objednávce uvést:

Pro objednávku konfekce /tj.kalhoty, sukně, halenky/ se požadují tyto míry: výška postavy v cm, obvod hrudníku v cm, obvod pasu v cm.

Pro objednávku košil:

u dětských velikostí - věk, u pánských velikostí obvod krků v cm. Jste-li na pochybnostech, zda toto bude postačovat, uveďte ještě předchozí údaje.

Pro objednávku námořnických čepic: uveďte obvod hlavy v cm.

Pro objednávku podkolenek: uveďte velikost nohy /číslo bot/.

---

Slibové odznaky pro členy Junáka jsou k dostání na ústředí Junáka, Praha 3, Čapajevovo nám.6 - kus za Kčs 6,-.

Slibové odznaky pro žabičky budou k dostání tamtéž začátkem dubna tr. Cena není dosud prokalkulována, budou stát cca Kčs 5 - 6,-.

---

D o p o r u č u j e m e

Oblast PODJEŠTĚDSKÁ SE SÍDLEM V LIBERCI vydala zdařilou publikaci "Na pomoc vedoucím vlčat" autorů Langová - Průcha - Tomsa v rámci oblastní knihovničky svazek 3 za Kčs 10,-. Objednávky zasílejte na adresu: Junák, poštovní schránka 65, Liberec.

---

Kapitánská pošta č.3/1969 - informační oběžník vodních skautů. Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze - pouze pro vnitřní potřebu. V Praze dne 20.3.1969

---

Příloha ke Kapitánské poště

Adresář kapitánů a kapitánek oddílů vedních skautů a skautek  
k 1. březnu 1969.

- 2.PRAHA MUDr.Jiří Ebel, Praha 6, U laboratoře 21  
2.č.s.Praha Jiří Navrátil, Praha 6, Šárecké údolí 74  
2.vlčata Praha MUDr.Irena Ebelová, Praha 6,U laboratoře 21.  
3.Praha Miroslav Hubáček, Praha 1, Myslíkova 25  
4.Praha Ladislav Ritt, Praha 10., Bří Čapků 20.  
4.Praha Jarmila Dostálová, Praha 3, Koněvova 123  
4.R.S.Praha Pavel Švarc, Praha 3, Biskupcova 53  
5.přístav PĚTKA Praha kpt.Ing.Fr.Polák  
příst.Ing.Zdeněk Hájek  
taj.Alex Stuchlík, Praha 6, Tomanova 108  
5.Praha Jan Stanovský, Barrandovská 16, Praha 5  
5.Praha Dagmar Kasalická, Praha 1., Jungmannova 5  
5.č.s.Praha Ing.Fr.Polák, Praha 2, Lužiská 1.  
9.r.s.Praha Ing.Zdeněk Hájek, Praha 1., Štěpánská-16.  
13.Praha Jana Pfeifferová, Praha 2.Jugoslávská 21  
16.Praha Vlastimil Znamenáček, Praha 4.,Obětí 6.května 2  
16.Praha Miloslava Dvořáková, Praha 5., U Santošky 13  
18.Praha arch.Karel Fiala, Praha 2., Rubešova 1  
21.Praha Vláda Havlíček, Praha 7, Sládkova 9  
28.Praha Jaroslav Krčál, Praha 8, Kotlaška 16  
28.č.s.Praha MUDr.Jiří Zámečník, Praha 6,Břevnov, 8.listopadu 59  
32.Praha Josef Sequens, Praha 1., Jungmannova 11/23  
33.Praha Miroslav Hejzlar, Praha 8., Fr.Kadlece 24 28.  
40.Praha Mirko Vosátka, SZN Praha 1,Malá Strana,Malostranské  
53.č.s.Praha viz 3.Praha  
73.r.s.Praha viz 3.Praha  
94.Praha Jar.Beneš, Praha 4., Hradeckých 5/882



Středočeský kraj: krajský kapitán Jan Černý, Raisova 557, Kolín V.

2.přístav Modrá flotila Nymburk : kpt.Zdeněk Matějček

1.příst.: Helena Sahulová,

Nymburk, Labská 1826

taj.:Frant.Bobek,Nymburk,

Švermova 17.

2.Nymburk Stamislav Randák, Nymburk, U Lidušky 1398 (příst.)

Miroslov Kušera, Nymburk, U hřiště 1791 (kpt.)

2.Nymburk Helena Johnová, Nymburk, Smetanova 778

4.Nymburk Věra Matějčková, Nymburk, Purkyňova 834

3.v.vlč.Nymburk Jiří Janatka ; Nymburk, Poděbradská 259

4.v.vlč.Nymburk František Kučera, Nymburk, U hřiště 1791

6.o.s.Nymburk Zdeněk Matějček, Nymburk, Purkyňova 834

žab.Nymburk Eva Kešnerová, Nymburk, Tyršova ul.

1.Dymokury Ivo Šmejkal, Dymokury 280, o.Nymburk

2.Dymokury B.Mocová, Dymokury, o.Nymburk

109.Kostelec n/L. Fr.Roznětinský, Kostelec n/L.,Na rybníčkách 11

1.Senohraby Alexej Bezděk, Senohraby 165, o.Praha-východ

3.Poděbrady Ant.Šlechta, Husova 154/II., Poděbrady

88.Český Brod o.s. Ing.Jaroslav Petrášek, Č.Brod, Zborovská 1025

1.Beroun -dělí se na 2 chlapecké a 1 dívčí, příst.: Jaromír

Kučera, Beroun, Třída míru 1145

5.Ml.Boleslav Marie Mazánková, Ml.Boleslav, Zápotockého 175

8.Ml.Boleslav Jar.Šulc, Ml.Boleslav, Erbenova 702/35

1.Dobříš Luboš Vořechovský, Přemyslova 1019, Dobříš

4.Mělník Jarmila Kubecová, Mělník-Vehlovice 140.

5.Mělník Jaromír Kubec, - " -

6.přístav Kolín Slanečci: kpt.Jan Černý, Raisova 557, Kolín V.

5.Kolín Hana Antoníková, Kolín IV.,Havlíčková 133

6.Kolín Jiřina Adéová, Kolín IV.,Heverova ul.

9.Kolín Jan Polzer, Kolín V.,Raisova 194

21.Kolín Jaromír Hrba, Kolín II., Dělnická 786

o.s.Kolín Jan Skácel, Kolín III., Táboritská

171.o.s.Vrané n/Vlt. Václav Rott, Vrané n/Vlt. 61

Davle Jiří Máčel, Davle- nádraží, o.Praha západ

Říčany (chlapecký v.s.)

Ondřejov (dívčí)

(pokračování příště)