

ČESKOSLOVENSKÝ
JUNÁK

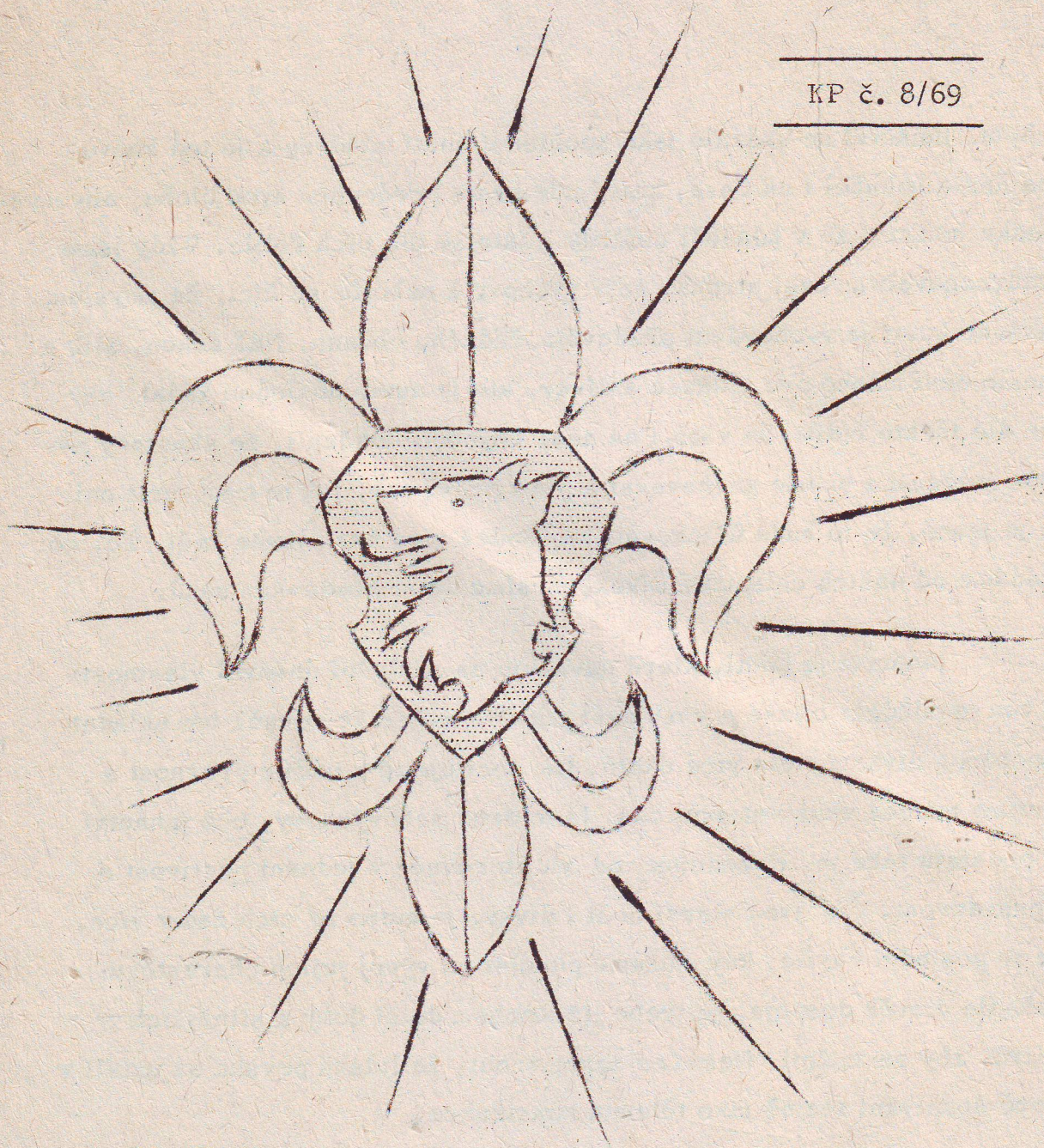
HLAVNÍ KAPITANÁT
VODNÍCH SKAUTŮ

informační oběžník vodních skautů

• • • • •

**KAPITÁNSKÁ
POŠTA**





Ing. Zdeněk Hájek:

DNEŠNÍ PRVOŘADÝ ÚKOL - VÝCHOVA K JUNÁCTVÍ

Z nově obnovené junácké činnosti můžeme být spokojeni jen částečně. Máme sice dostatek chlapců i dívek, které se hlásí k myšlence junáctví, ale doposud se bohužel často jen hlásí. Není to vinou n. l. ládeže ani nás starších, že jsme junáckou ideu neuvedli stoprocentně v život. Oddíly žijí, jezdí na tábory i výlety, ale něco stále v tomto bohatém životě oddílů

chybí. Junáctví se ukázalo jako spontánní hnutí mládeže a je teď znovu na nás a bohužel i na čase, který zde hraje především svou úlohu, aby myšlenky junáctví se v mládeži usídlily a tato se dle nich řídila. Vždy jsme zdůrazňovali mravní stránku naší výchovy a nebojím se říci, že smyslem našeho hnutí je vychovávat především řádného občana. Náš zákon, slib a heslo není mnoho pro chlapce a dívky, ale je nutno důsledně žádat, aby se dle těchto řídili. Je však i na nás, abychom dokázali, že skautský zákon můžeme a umíme zachovávat a plnit právě tak, jak to mají činit oni a je jasné, že to bude účinkovati na mládež více než dlouhé řeči. To, co žádáme od našich chlapců a dívek, musíme dělat především sami.

Junáctví je hnutí, které navazuje na základní duševní vlastnosti a tím je mládeži blízké a v mládeži žije. Nesmíme se rovněž bát ukládat hochům a dívkám stále více úkolů, tím docílujeme v oddíle pružnost a nutíme mládež využívat svůj čas. Je to druh sebevýchovy, což junáctví v podstatě také je. Požadujeme od oddílu rovněž v jednání poctivost a opravdovost. Čím jsou starší hoši i dívky, je nutno od nich žádat více. Je to poslední chvíle, kdy můžeme působit na vývoj jejich charakteru. Jakmile člověk dospěje, je třeba již mnohem delší doby a silnějších vlivů, aby se změnil. Nesmíme zapomenout, že lidská povaha se ustálí v době dospívání stejně jako tělesná konstrukce.

Těmito několika větami jsem chtěl připomenout všem vůdcům, že musíme tvrdě pracovat, aby naše mládež se stala opravdovými skauty tělem i duší a že dosud v mnoha případech je ještě hodně co dohánět. Skautský zákon, slib a heslo budiž stále před námi i našimi oddíly.

Štok

VODÁCKÉ DOPLŇKY

Náčelnictvo chlapeckého kmene dne 17. května 1969 schválilo konečné znění Stupňů zdatnosti pro vlčata a junáky a současně byly schváleny Vodácké doplňky k těmto stupňům. Přesné znění Stupňů i vodáckých doplňků bylo publikováno v zářijovém čísle 9. časopisu Skauting. Pro jistotu, aby vodácké doplňky se dostaly v celé šíři do vodáckých oddílů skautských, uveřejňujeme je i v Kapitánské poště.

Vlčata

Dodatky pro vlčata vodních skautů podle návrhu Hlavního kapitanátu budou zařazeny v příručce vlčáckých stupňů a vlčků.

Nováčkovská zkouška

- 9,0 Vodácké doplňky:
- 9,1 Uplave stylově 100 m
- 9,2 Šlape vodu 1 minutu
- 9,3 Uplave pod vodou 10 m
- 9,4 Splní vodácké doplňky vlčat

Vodácké doplňky k I. stupni zdatnosti

Podmínka: Složení nováčkovské zkoušky včetně vodáckých doplňků a složení slibu.

Jest možno plniti současně z I. stupně junácké zdatnosti pozemních junáků.

- 1,0 Vodácká teorie
- 1,1 Zná odznaky mužstva i činovníků a vlajky vodních skautů
- 1,2 Má místní vodní znalosti do okruhu 5 km. Zná v tomto okruhu všechny mosty, přívozy, propusti, tekoucí i stojaté vody
- 1,3 Zná nádraží, ze kterých lze odesílati lodě
- 1,4 Zná nejméně 2 druhy zachraňování tonoucího
- 1,5 Prokáže znalost vodní zvířeny a vodních rostlin vzhledem k vodácké praxi /bezpečnost plavby a plavání/
- 1,6 Zná povely na lodi a lodní názvosloví plavidel, kterých se používá v oddíle
- 1,7 Zná způsoby záchrany převržených plavidel, jichž se v oddíle používá
- 1,8 Zná význam havarijní a protipovodňové služby

- 2,0 Vodácká praxe
- 2,1 Umí prováděti drobné opravy oddílových plavidel, udržuje je v čistotě a v dobrém stavu. Dovede je správně připravit k přezimování
- 2,2 Vyrobí v trojici kotrč nebo pádlo
- 2,3 Najede v posádce 150 km
- 2,4 Prokáže znalost koníčkování v posádce nebo bidlování jako jednotlivec
- 2,5 Zakoncuje a umí spojit lano, zná 3 další uzly speciální
- 2,6 Uplave libovolným stylovým způsobem 300 m a na znak 50 m
- 2,7 Šlape vodu nejméně 2 minuty
- 2,8 Skočí libovolným způsobem do vody

Vodácké doplňky k II. stupni zdatnosti

Podmínka: Složení I. stupně junácké zdatnosti včetně vodáckých doplňků. Jest možno plniti současně s II. stupněm junácké zdatnosti pozemních junáků.

- 1,0 Vodácká teorie
- 1,1 Zná plavební řád
- 1,2 Zná splavnost našich řek pro parníky, nákladní čluny, vory a sportovní plavidla
- 1,3 Zná předpisy o vyvěšování vlajek na pevnině i na našich lodích
- 1,4 Zná základní druhy plachtění sportovních plavidel a jeho názvosloví
- 1,5 Zná dějiny vodního skautingu v ČSSR
- 1,6 Připraví nováčka ke zkoušce vodáckých doplňků I. stupně
- 1,7 Zná 10 vodáckých her
- 1,8 Zná oběh vody a její vliv na tvar a ráz zemského povrchu
- 1,9 Postaví věrný model některé říční lodě
- 2,0 Vodácká praxe
- 2,1 Ovládá jízdu na plavidle používaném v oddíle
- 2,2 Dovede plavat v peřejích
- 2,3 Dovede lovit věci z hloubky 2 m
- 2,4 Dovede zachraňovati tonoucího několika způsoby a předvede umělé dýchání
- 2,5 Předvede vyprošťovací chvaty ze sevření tonoucím a dopraví ho na břeh nebo loď
- 2,6 Přistane s lodí na určitém místě v klidné i proudící vodě
- 2,7 Najede v posádce 200 km a dovede bezpečně projížděti peřejemi a propustmi na kormidle
- 2,8 Dopraví loď sám pádlováním neb bidlováním po určené trati buď ve stojaté vodě 200 m neb proti proudu 100 m

Jiří Jareš:
ZPÍVÁTE V ODDÍLECH?

Většina písní, které dnes zaznívají u táborových ohňů, má svůj původ v trampských osadách. Tehdy vznikali první potulní zpěváci, kteří nejenže šířili tyto písně po osadách jako potulní minesangři, ale i skládali různé balady, vesměs s romantickým nádechem. Na jednoho muže z této líhně vzpomínám.

Na 1. zemskou lesní školu v r. 1946 v Bechyni přišel jako instruktor zpěvu jeden ze staré gardy vodních trampů, muž tisíce povolání, tulák sedmi moří, vlastním jménem Karel Jiříčka, alias Kapitán Řvoun, jinak také Dlouhý Karel, Karel Tabák, Sandy, Roura, atd. Patřil k těm vodním trampům, kteří každou sobotu /v třicátých letech/ táhli své hausboty proti proudu Vltavy na Jarov.

Hlouček mládenců oblečených do vypraných triček a v bílých kapitánských čapkách táhl za dlouhé lano. Mládenci zabírali s nosy pomalu u země, svaly napjaté k prasknutí, lano drncelo. Který hausbot dorazil první, jeho jméno se zaskvělo, namalované bílou barvou na jarovské skále. Zde pak v družné zábavě se utužovala přátelství na celý život, odtud odcházeli do světa a zase se vraceli sem. V sobotu večer býval velký oheň, potlach-palaver. Vyprávěly se různé příběhy, zpívalo se. Mnozí z nich již nežijí, ale zůstaly po nich písničky. Možná někdy trochu sentimentální, ale hezké.

I my bychom potřebovali více interpretů skautských i vhodných trampských písní. Zpívejte v oddílech, vy, kteří hrajete na nějaké nástroje, nacvičujte v oddílech zpěv.

Abychom Vám to usnadnili alespoň částečně, uvádíme texty několika písní. Tři z nich jsou i vzpomínkou na "Kapitána Řvouna".

Máte-li i Vy některé vhodné písničky, pošlete nám jejich texty, případně s kytarovým doprovodem a máte-li možnost, s notovým zápisem. Otiskneme je.

TAHONA píseň z 1. ZLŠ-VS Bechyně 1946

1. Boky lodí do vln se noří, nesou stopy všech sedmi moří,
plujeme vodami rovníkovými s^d plachtami napolo s^Evinutými.

V^a drsném žáru střeží hlídky na stožáru^d obzor^a moře v dáli,
tře^Ebaže vzduch^a tak pálí.

Ref. Tahona, ohéj, velryby na obzoru,

Tahona, hoši mějte se na pozoru.

Spustit čluny. Posádka se žene v bílé vlny,

^{G7}třebas peklo otevřené.

Tahona, ^Elovu velká chvíle nádešla, Tahona.

Jiří Jareš:
ZPÍVÁTE V ODDÍLECH?

Většina písní, které dnes zaznívají u táborových ohňů, má svůj původ v tramských osadách. Tehdy vznikali první potulní zpěváci, kteří nejenže šířili tyto písně po osadách jako potulní minesängři, ale i skládali různé balady, vesměs s romantickým nádechem. Na jednoho muže z této líhně vzpomínám.

Na 1. zemskou lesní školu v r. 1946 v Bechyni přišel jako instruktor zpěvu jeden ze staré gardy vodních trampů, muž tisíce povolání, tulák sedmi moří, vlastním jménem Karel Jiříčka, alias Kapitán Řvoun, jinak také Dlouhý Karel, Karel Tabák, Sandy, Roura, atd. Patřil k těm vodním trampům, kteří každou sobotu /v třicátých letech/ táhli své hausboty proti proudu Vltavy na Jarov.

Hlouček mládenců oblečených do vypraných triček a v bílých kapitánských čapkách táhl za dlouhé lano. Mládenci zabírali s nosy pomalu u země, svaly napjaté k prasknutí, lano drncelo. Který hausbot dorazil první, jeho jméno se zaskvělo, namalované bílou barvou na jarovské skále. Zde pak v družné zábavě se utužovala přátelství na celý život, odtud odcházeli do světa a zase se vraceli sem. V sobotu večer býval velký oheň, potlach-palaver. Vyprávěly se různé příběhy, zpívalo se. Mnozí z nich již nežijí, ale zůstaly po nich písničky. Možná někdy trochu sentimentální, ale hezké.

I my bychom potřebovali více interpretů skautských i vhodných tramských písní. Zpívejte v oddílech, vy, kteří hrajete na nějaké nástroje, nacvičujte v oddílech zpěv.

Abychom Vám to usnadnili alespoň částečně, uvádíme texty několika písní. Tři z nich jsou i vzpomínkou na "Kapitána Řvouna".

Máte-li i Vy některé vhodné písničky, pošlete nám jejich texty, případně s kytarovým doprovodem a máte-li možnost, s notovým zápisem. Otiskneme je.

TAHONA píseň z 1. ZLŠ-VS Bechyně 1946

1. Boky lodí do vln se noří, nesou stopy všech sedmi moří,
plujeme vodami rovníkovými s^a plachtami napolo s^Evinutými.
V^a drsném žaru střeží hlídky na stožáru^d obzor^a moře v dáli,
třebaže^E vzduch^a tak pálí.

Ref. Tahona, ohéj, velryby na obzoru,

Tahona, hoši mějte se na pozoru.

Spustit čluny. Posádka se žene v bílé vlny,

třebas^{G7} peklo otevřené.

Tahona, lov^Fu velká chvíle^C nádešla, Tahona.

MISTER MISSISSIPPI

On jako želva vždycky pomalu chodíval
a jako Mississippi kupředu on se bral,
/: on ruce nosil v kapsách a hlavou kývával,
"Mister Mississippi" každý naň volával :/

Jednou si takhle vyšel na levý řeky břeh.
Potkal tam želvu starou, snad nejstarší ze všech.
/: Na ní se dlouho díval, ona jde klidně dál.
Ó, Mister Mississippi, mi tohle povídal :/

Řekni mi želvo stará, proč pomalu tak jdeš,
vždyť promarníš dost času a nikam nedojdeš.
/: Jsem pětset let už stará, dost času ještě mám.
Ó, Mister Mississippi, já radu tobě dám :/

Jdi pomalu, jdi rychle, jdi tam, kde už jsi byl.
Jdi vpravo, nebo vlevo, vždy stejný dojdeš cíl.
/: Tam každá cesta končí a co chceš ještě víc,
Ó, Mister Mississippi, tam dál už není nic :/

DREADNOUGHTY /čti "drenoty"/ píseň z 1. ZLŠ-VS Bechyně 1946

Dreadnoughty v širém moři blýskají se v ranní záři.
Jícny děl se lačně šklebí. Ahoj. Mračna na nebi. Ahoj, ahoj.
Trubka vřeští: "Hoj do zbraně. Piráty máme na ráně.
Halí, halou, plnou parou. Půl mužstva ke kotlům a půl k dělům. Alou."

První rána už je v boce, černá vlajka vlá divoce,
kalibry děl temně duní, loď pirátů je v tůni. Spouštěj čluny.
Bubnu rachot, je po boji, je po námořním souboji.
Nemáme ani trhliny, po pirátech zbyly jenom bubliny. Ahoj, ahoj.

ČTYŘI MUŽI píseň z 1. ZLŠ-VS Bechyně 1946

1. Čtyři muži s jednou duší, osm paží svalnatých.
Hrdá krev jim v srdcích buší, pěsti pevně zataty.
Škuner není dávno nový, mnoho let již ryby loví.
Vlnami se potácí, dálných moří tuláci.
Kdo?

Ref.: Šilhavej lodník, co sem tam ráhnem házel,
a jen se všemu ustavičně smál.
Držkatej kuchař, co hned se s každým sázel
a na tahací harmoniku hrál.
Kornidelník celej život čekal, že zas bude na své lodi pán.
Chlupatej pes, co na každého štěkal, naposledy přijde kapitán.

dříví za hranice byl povolen jen na zvláštní povolení, a to jen z lesů pod Prahou. Tomu také dopomáhala 3 pražské jezy, které tu stály již roku 993 a neměly vrata pro proplouvání, takže znemožňovaly plavbu vorů Prahou. Dříví bylo v té době vylíváno v pražském Podskalí, z vorů byly vytínány kmeny a odváděny jako clo - tak vznikl název místa na Výtoni /již z r. 1088/.

Zatímco se nejstarší plavba na střední Vltavě omezovala na voroplavbu, na Labi byl rozvinut rozsáhlý obchod, od Polabí k Baltickému moři datující se již od 7. stol. /říše Sámova/. Z 10. století jsou zprávy o dovozu soli z Německa a plavbě vorů do Magdeburku, což vedlo k zřízení strážních a celních míst v Litoměřicích, Ústí n. L., Děčíně, ze kterých se později rozvinula města.

Během let přibývalo na řekách mlýnů a jezy, šlechta zavedla mnohá mýta a to pochopitelně brzdilo rozvoj plavby a obchodu. Král Karel IV. nařídil proto provést řadu opatření, která měla dopomoci plavbě a obchodu k novému rozkvětu. Na Vltavě byla ponechána jen stará mýta na král. hradech /Hluboká, Újezd, Zvíkov, Orlík, Kamýk, Vyšehrad/, byly zříceny propustě ve všech jezích na Vltavě mezi Prahou a Č. Budějovicemi, na Lužnici, Otavě a Berounce. V Praze byly stavěny lodě pro labskou plavbu a zřízen přístav u Střekova a Dolního Gruntu byly vylámany skály, jinde prckopány písčiny a prohloubeno řečiště.

V souvislosti se záměrem přenést zahraniční obchod z Benátek se severními státy z mořské cesty na vodní cestu labsko-dunajskou, zabýval se Karel IV. též úmyslem spojit Vltavu s Dunajem průplavem přes řeku Aist. Toto však nebylo uskutečněno. Jelikož bylo nutno rozhodovat různé spory a žaloby s hlediska vodohospodářství, byl r. 1346 zřízen odborný mlynářský soud, který tvořili zkušení odborníci, tzv. přísežní mlynáři zemští. Tito určili různá pravidla o výši jezů, stavidel apod. Viditelným znamením správné výšky jezů byly tzv. normálové kůly.

Husitské války zastavily téměř obchod s cizími zeměmi i dovoz soli do Čech. Obrat nastal opět po uklidnění poměrů zase vlivem obchodu se solí. Sůl byla k nám dopravována od počátku 16. století většinou z Německa přes Magdeburk po lodích v bečkách a pytlích. Jižní Čechy odebíraly v té době sůl bavorskou, která k nám přicházela z Pasova po tzv. "Zlaté stezce", vedoucí těžko prostupnými hvozdy do Prachatic, kde byl sklad a odkud byla sůl dále rozvážena. Z toho město nesmírně zbohatlo. Pro zajímavost slouží údaj, že Prachaticemi prošlo týdně až 1300 soumarů, z nichž každý nesl dvě prostice /asi 150 kg/ soli. Třetí proud směřoval do Čech z rakouského Gmundenu. Vysoké zisky přiměly císaře Ferdinanda I., aby z těchto zdrojů zmnožil své příjmy. Po zdolání odporu českých stavů v bitvě u Mühlberka rozhodl, že Čechy mají být zásobovány solí z bohaté rakouské Solné Komory. Sůl byla dopravována povozy do Č. Budějovic a odtud měla být dopravena levnou cestou po vodě do Prahy. Jelikož Vltava byla pro plavbu v té době nepoužitelná, byly r. 1548 královským solním úředníkem Wuchererem zahájeny splavnovací práce. Byly odstranovány nánosy v řečišti, skaliska a balvany překážející plavbě. Byly zřízeny v jezích nové propusti a zřízena stezka pro potahy vlekové lodi proti proudu /potahová stezka/. Nové pro-

pusti stavěli Němci z Rakous /lidé jim říkali němčiny/, a to tak, že stěny propusti byly tvořeny sruby ze silných kmenů, vyplněných kameny a jejich prahy ležely asi 90 cm pod hřbetem jezu. R. 1550 vyplula první loď s nákladem soli po upravené řece. Tato úprava nebyla ovšem dokonalá a plavba po řece byla velmi nebezpečná, hlavně v proudech a peřejích. Lodě proto zpravidla vozily sůl do Týna n. Vltavou, kde byla solnice a odtud se dále dopravovala na pevných vorech.

V dalších letech postihly naši zemi války a jejich důsledkem bylo zpustnutí vodních cest, které nebyly udržovány. Císař Ferdinand III. v zájmu oživení obchodu pověřil r. 1640 pracemi na usplavnění Vltavy na Prahou muže velmi bystrého a podnikavého, strahovského opata Kryšpína Fuka /1585 - 1654/. Tento muž velmi svědomitě se zhostil svého úkolu a již r. 1643 bylo možno v plné míře zahájit plavbu na horním toku Vltavy.

Jelikož plavba na Vltavě se rozmáhala nebývalou měrou, bylo vydáno rozhodnutí o další úpravě Vltavy. Správou královského dohledacího úřadu nad plavbou, Jan Kryštof Bořek pověřil poručíka pražské vojenské zbrojnice Lohra provedením těchto prací, což bylo uskutečněno v letech 1708 - 1710. Největší podíl na plavebním ruchu měla přirozeně voroplavba. V r. 1710 se již plavilo po Lužnici a Vltavě 1500 vorů, z nichž každý byl sestaven z 30 pramenů po 12 kmenech. Ale i dovoz soli rostl. V Gmundenu bylo naloženo pro Čech 75.000 beček, z nichž v Budějovicích zůstalo 5.000 beček a ostatní bylo dopraveno na vorech a solních lodích po Vltavě do Prahy, Litoměřic a Ústí n. Labem. Na jeden vor se nakládalo asi 250 beček soli.

R. 1718 ustanovená komise vedená Vilémem z Glouchova nařídila snížení některých jezů z důvodů velkého spádu. Toto se projevilo tím, že byl nedostatek vody pro celoroční plavbu, hlavně v úseku nad Prahou. Proto r. 1725 byl řešením tohoto problému pověřen inž. Jan Ferdinand Schor /1686 - 1767/, profesor pražské techniky. měla být vyčištěna plavební dráha a upravena potahová stezka. Práce byly skončeny r. 1733. Uskutečnil však svou velkou myšlenku, výstavbu plavebních komor. Za jeho vedení byla podle jeho návrhu vybudována v jezu u Županovic kamenná plavební komora, první u nás o délce 26 m, šířce 4,7 m, plavební hloubce 1 m. Mohly se jí plavit lodi o nosnosti 60 - 80 t. Druhá byla postavena dřevěná komora u Modřan. Obě byly hned první zimu poškozeny při odchodu ledů a proto bylo od dalších jejich budování upuštěno. Županovická komora se dochovala až do dnešní doby, kdy byla zaplavena vodou slapské nádrže.

V 18. století přišel do Čech z Rakouska loďmistr Lahner. On i jeho potomci znamenali mnoho pro rozvoj obchodu na Vltavě. Třetí loďmistr Lahner, Tomáš, psal se již Lanna, sloužil napřed ve schwarzenberských službách, později koupil od panství loď a dopravoval sůl do Prahy, Jeho syn Tadeáš začal stavět lodě o nosnosti 340 centů místo dosavadních 180 centů, užíval krátká vesla místo dlouhých, čímž zvýšil ovladatelnost lodí. Od r. 1818 si pronajal celou přepravu soli a značně zbohatl. Jeho syn Vojtěch /1805 - 1866/ rozšířil obchod o dopravu hodnotného dříví, až do Hamburku, převzal různé práce na usplavnění řek. Využil nově zřízené koněspřežné železnice /1831/, pronajal si

její provoz pro dopravu soli z Lince do Č. Budějovic. Jeho úsilí bylo korunováno vzrůstem vodní dopravy po Vltavě až na 300.000 centů ročně. Užíval lodě o nosnosti až 1200 centů zboží. Zreguloval Vltavu k Vyššímu Brodu /1862/. Byly usplavněny pro voroplavbu i další řeky, např. Lužnice, Nežárka. Berounka byla usplavněna pro lodě až do Berouna.

Na dávné doby těchto průkopníků nezůstalo sice mnoho památek, ale jedna přece. V tichém zákoutí mezi řekou a silnicí ve Čtyřech Dvorech, na levém břehu Bltavy, protilehlém městu Č. Budějovice /pod elektrárnou/ stojí dodnes bývalá císařská a královská, schwarzenberská a nakonec Lannova Loděnice, čili "šiferna", která hrála od 16. do 19. století důležitou roli v rozvoji vltavské plavby.

Ještě jedna zajímavost. K říčním úpravám provedeným lidskýma rukama přibyla jedna, kterou Berounka provedla sama u Zbraslavi. Za velké vody r. 1830 opustila koryto pod zbraslavským zámkem a vytvořila koryto nové, ústící do Vltavy až pod starým modřanským jezem, který pak byl zrušen. Kolem r. 1860 byl vrchol dopravy na Vltavě. Koničkování lodí proti proudu bylo zdlouhavé a drahé, proto větší lodi pluly až na Labe, kde byly upraveny a zde používány, menší, tzv. naháče byly v Hamburku prodávány i s nákladem. Zřízení železniční dopravy /1872/ z Budějovic do Prahy postupně zcela utlumilo dopravu zboží po řece, postavení Slapské přehrady zcela zamezilo i voroplavbu.

Celá čtyři století trval sen o spojení Dunaje s Vltavou. Že se uskutečnil, za to vděčíme dvěma našim velkým technikům:

Josefu Rosenaurovi /1735 - 1804/, který uskutečnil průplavní spojení přes Šumavu alespoň pro plavení dříví a

F. J. Gerstnerovi, který přišel s myšlenkou spojit Dunaj s Vltavou železnicí.

Josef Rosenauer byl vynikající lesní a vodní inženýr ve službách schwarzenberského panství v Č. Krumlově. Poznal obtíže při dopravě dřeva z nepřístupných šumavských lesů, a proto vypracoval v letech 1774 - 1776 projekt kanálu pro plavení dříví.

Kanál dlouhý 51 km /šířka ve dně 2,6 - 2,8 m, spád 2,2°/ zvaný Schwarzenberský, začínal na českém severním svahu Třístoličnicku ve výši 925 n. m., vedl po úbočí šumavského hřebenu pod Plachým a zaústil /560 m n. m./ na rakouském území do říčky Zwettelbachu /Světlá/, vlévající se do řeky Mühl /505 m n. m./, která se vlévá nad Lincem u Neuhausenu do Dunaje. Kromě vlastního kanálu byly součástí projektu též čtyři vodní smyky v celkové délce 8 km a spádu až 74°, zpevněné v bocích a ve dnech plochými kameny. Hofenkriegský smyk spojoval kanál s řekou Vltavou u Želnavy. Pro zásobování vodou byly na začátku kanálu u Světlé Vody a na začátku smyků navrženy vodní nádrže, z nichž

se měla v době plavení dříví vypouštět voda.

Se stavbou bylo započato v r. 1789 a dokončena r. 1822, již po Rosenaurově smrti. Horní část kanálu s vodními smyky, zejména u Želnavy, je dosud v provozu. V dolní části, na území Rakouska, se plaví dříví z polesí kláštera Drkolná.

Jiří Kostkan:
ZAKONČOVÁNÍ A SPLÉTÁNÍ LAN

Každé vlče zná 6 základních uzlů.

Pro skauty a zvláště pro vedáky by těchto 6 uzlů mělo být málo. Měli by ovládat o něco náročnější a složitější spojování lan a jejich zakončování.

Každý námořník nebo lodník na řece musí ovládat práci s provazy, lasy, vázání uzlů, splétání ok na lanech nebo spojovat lana tak, aby lehce prošla skrze kladky nebo průvlačné otvory.

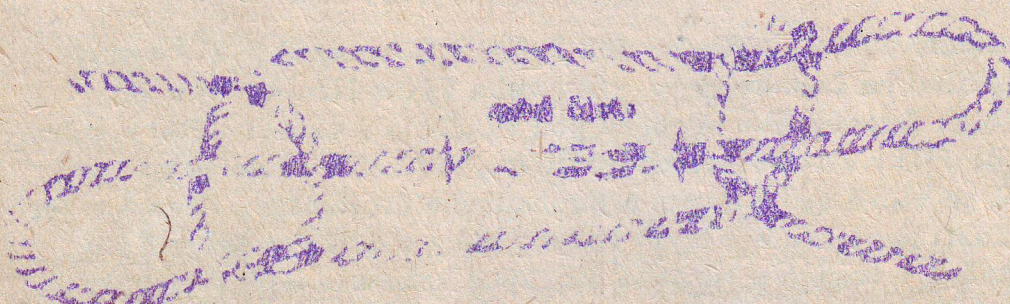
Pro skauta, který si zvolí povolání být lodníkem nebo námořníkem, by tyto práce s lany měly být hračkou.

Využijte podzimních nevlídných dnů a v klubovnách se naučte dalším způsobům vázání uzlů, zakončování lan a jejich splétání z následujících obrázků /pokud je ještě neznáte z příručky "Vázání uzlů" od cestovatele bratra F. A. Elstnera, která vyšla v polytechnické knihovně SNTL/.

Obr. 8. 1

Zkročovací uzel - slouží nejen k zkrácení lana, ale také se používá k tomu, aby se lana pevně spojila, což se velmi často děje např. při...

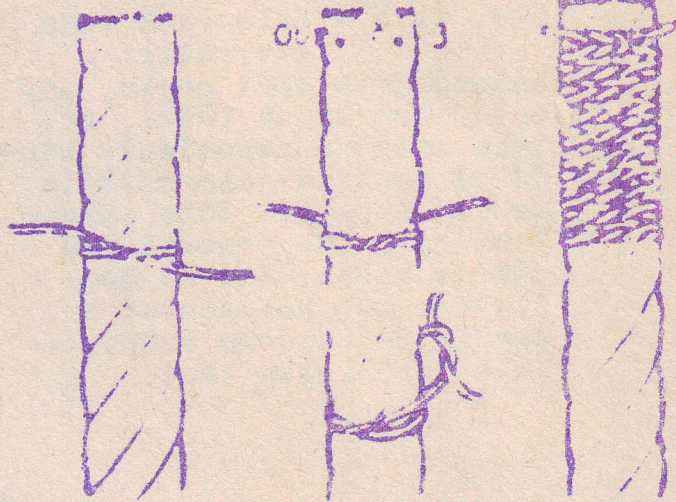
Obr. 8. 1



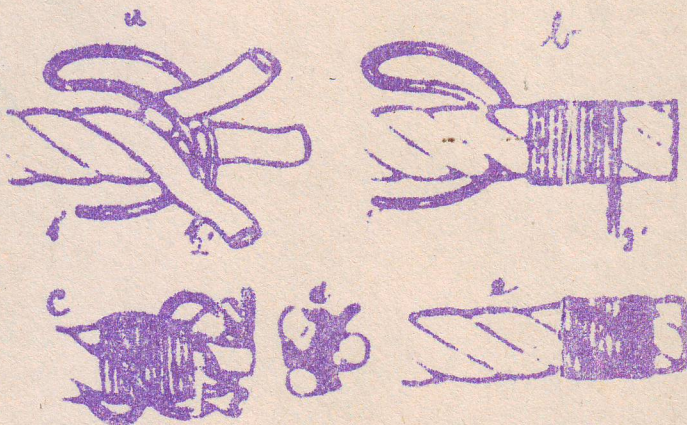
Obr. 2. 2 - Zakončení lana - pomocí silnější retné nitě, tak, aby se konec lana ne-
třepil



Obr. 2. 3 - Zakončení lana - opět silnější retnou nití



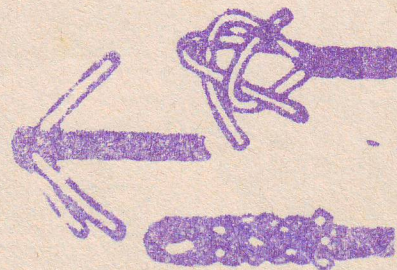
Obr. 2. 4 - Zakončení lana - konec lana se rozplete asi 3 cm, jak je znázorněno na obr. a), po navlečení smyčky se opět prameny lana navrtají a pokračuje se dříve koncem nitě omotávat směrem ke konci lana, (obr. b) cca 1,5 cm. Smyčka, která zůstala na začátku omotávání, se přetáhne přes jeden pramen lana a konec nitě 1 se sváže s koncem nitě 2, jak je na obr. c) a d). Zbytečné dlouhé prameny lana se utíznou (obr. e)/



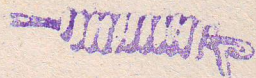
Obr. 2. 4

Obr. 2. 5

Obr. 2. 5 - Zakončení lana bez pomoci dalšího provazu - proplectání jednotlivých resp. pletených pramenů musí být provedeno tak, aby každý ze 3, popř. 4 pramenů bez pomoci mohl z pramenů lana opletaného, tak, jak je znázorněno na obr. 2. 5.

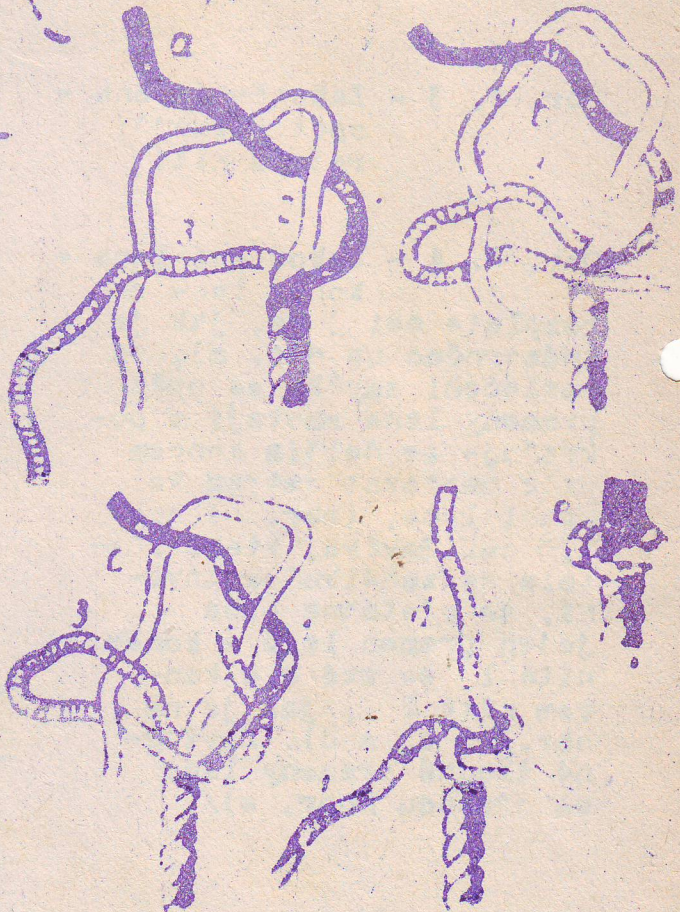


Obr. č. 6 - Zakončení končíkovacího lana - tak, aby jeden konec byl tlustší a lano se mohlo používat na házení. /I kolo na břeh spot./



Obr. č. 7 - Zakončení lana tzv. riličí. - zakončujeme opět proto, aby byl jeden konec tlustší, než jako oslabné zakončení, které se používá jako úvazlo ke svazku spot. Toto zakončení je možné provést buď jak je znázorněno na obr. č. 7a) neb pokračovat v proplétání směrem nahoru nebo dolů kolem lana.

Obr. 7.



Obr. č. 8

Obr. č. 8 - Splátání oka - Postup je znázorněno na obr. a), b), c). Pozor, aby ani jeden ze 3 pramenů nešel mezi stejné průměry lana zapleteného.

