

H
K
V
S



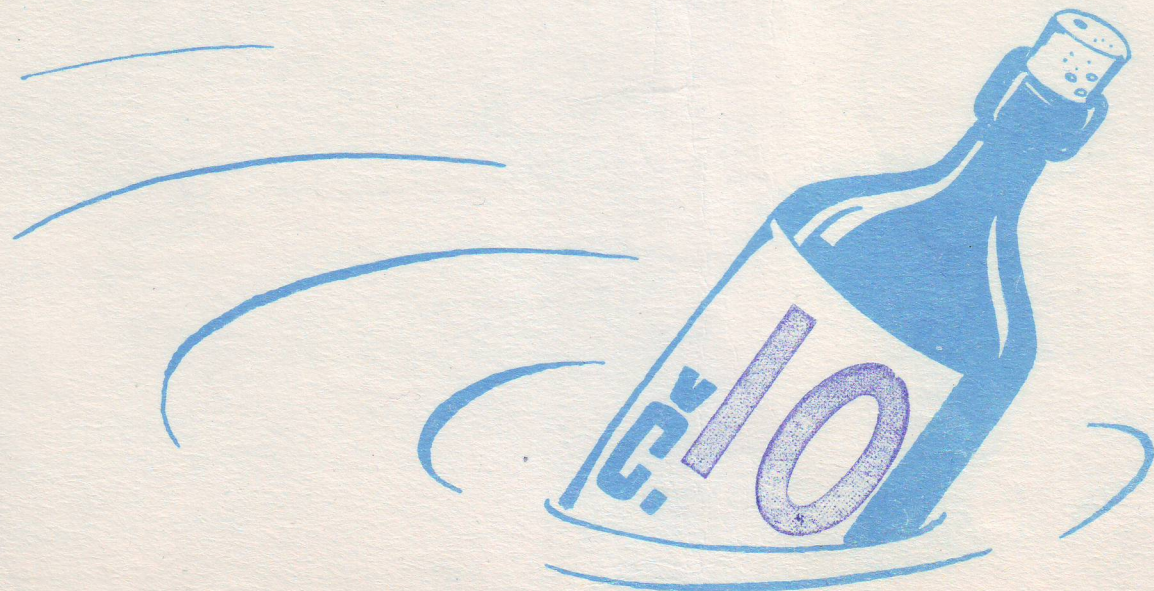
ČESKOSLOVENSKÝ JUNÁK

HLAVNÍ KAPITÁNÁT
VODNÍCH SKAUTŮ

informační oběžník vodních skautů



KAPITÁNSKÁ POŠTA



Vážené sestry,
vážení bratři,

dostáváte dnes do svých rukou poslední "prosincové" číslo časopisu Hlavního kapitanátu vodních skautů a skautek "KAPITÁNSKÁ POŠTA".

Jistě zvědavě otvíráte poslední číslo tohoto kalendářního roku a v duchu hádáte jeho obsah a náplň.

První strana je již vždy tradičně věnována vánočním přáním a pozdravům.

Před námi na kapitánském stole leží všechna prosincová čísla KAPITÁNSKÉ POŠTY dřívějších ročníků. Ročníků z poválečných let - období prvního obnovení činnosti našeho JUNÁKA a z lonského roku druhého vzkříšení činnosti našeho skautského hnutí. Probíráme všechna ta vřelá a upřímná vánoční přání a pozdravy skautských činovníků skautskému hnutí, přístavům a oddílům. Nemůžeme se sami zbavit pocitu sentimentality, dojetí a hlubokého zamyšlení.

Lidstvo je nesmírně bohaté svou kulturní minulostí. K této kulturní minulosti patří jistě i krásný zvyk oslavovat narození Krista.

Vánoční dědictví, přenášené z generace na generaci, z pokolení na pokolení, přetrvalo všechna období pro lidstvo střídavě dobrá i zlá.

Již dávno přerostl symbol Vánoc rámeček náboženství a náboženského pojetí. Stal se obrazem dobra, štěstí, klidu a lidské snášenlivosti. Stal se pro celý civilisovaný svět zákonem a proto i v dobách nenávisti a zlovolných válek ustal válečný ryk, dunivý bubňův zvuk a vražedné zbraně utichly, protože byl Štědrý den. Srdce ztvrdlá bojem a utrpením se naplnila něhou a všichni vzpomínali svých blízkých doma. Všem se v představách zjevil vánoční stromek, dárečky a mamínčino sladké pohlazení.

V zavlhých očích těch starších, dříve narozených, nadšených skautských činovníků lze s jistotou číst.

Číst slova přání Vám všem, bratři a sestry. Naším malým světluškám a vlčatům hodně hezkých dárků, pěkný ozdobený vánoční stromeček a radostný pocit domova. Naším větším, skautkám a skautům bohatou nadílku, ve které by neměla chybět skautská literatura nebo výzbroj a hodně tepla rodinného krbu domova. Těm starším skautkám a skautům, kapitánkám a kapitánům, všem ostatním obětavým činovníkům hodně osobního štěstí a úspěchů, zdraví a tvůrčí síly, radosti a veselí z vánoční pohody.

Všem lidem dobré vůle bez ohledu na barvu pleti a národnosti, náboženského vyznání a politického přesvědčení hodně klidu a opravdového míru.

Až zasednete v kruhu svých rodičů, milých a Vám blízkých k štědrovečerní večeři, až rozbalíte zvědavě, třesoucima se rukama své první dárky a dárečky za svitu svíček a svíčiček, zamyslete se všichni sami nad sebou. Nechte mluvit své svědomí, zda vždy a všude plníte své povinnosti, vyplývající ze skautského slibu a skautského zákona.

Náš skautský morální kodex má mnoho společného s chartou Organizace Spojených Národů a Všeobecnou deklarací lidských práv. Mají jednoho stejného jmenovatele v základních principech křesťanství, které si oslavou Vánoc každoročně připomínáme.

Nechť Vám všem a celému lidstvu zůstane pocit povinnosti morálně žít, pocit pomoci bližním a pocit ohleduplnosti a osobní snášenlivosti, opravdového bratrství a sesterství po celý příští rok, po celý Váš další život.

Hodně štěstí, zdraví, dlouhá léta.

Hlavní kapitanát vodních skautů a skautek
Redakční rada Kapitánské pošty

Odpovědný redaktor časopisu Hlavního kapitanátu vodních skautů a skautek "KAPITÁNSKÁ POŠTA" bratr Josef Heřmánek - Medvěd obdržel v těchto dnech potěšující dopis starosty JUNÁKA bratra Dr. Antonína Suma.

Redakce Kapitánské pošty přijala s radostí uznání a poděkování bratra Dr. Antonína Suma a dovoluje si otisknout text dopisu - poděkování

JUNÁK

ÚSTŘEDNÍ RADA

Nám. M. Gorkého 24, Praha 1 - Nové Město. SBČS Praha 1,
č. 11-4673-0, telefon: 226974

Vážený bratr
Josef Heřmánek

Chopinova 6
Praha 2 - Vinohrady

Č.j.:
Dne 3.12.1969

Věc: Poděkování

Děkuji za zaslanoú Kapitánskou poštu, která je velmi pěkně dělána. Je - myslím - cennou pomůckou a pomocníkem. Doporučuji /v dohodě s redakcí činovníka a naší OR /br. Brych/ a TR /br. Mikšovič/ hledat cesty k jejímu rozšíření.

Sám prosím o laskavě zařídění odběru na rok 1970 a zaslání složenky.

Hodně dobrého větru do plachet.

Buď připraven.

Dr. Antonín Sum, v.r.
starosta Junáka

Děkujeme bratru starostovi Dr. Antonínu Sumovi za uznání naší práce a snahy. Chvála z úst starosty JUNÁKA nás zavazuje k další činorodé práci a k dalším zlepšením práce redakční rady Kapitánské pošty.

Slibujeme bratru starostovi, že učiníme vždy vše pro další rozvoj skvělé junácké a skautské ideje, pro radost našich dětí a mládeže, vždy věrně v duchu našeho JUNÁCKÉHO SLIBU.

Ing. Zdeněk Hájek, přístavní HKVS

Výcvikové pokyny pro I. čtvrtletí 1970

Zimní období slouží vždy většímu soustředění pozornosti na prohlubování a výcvik skautské teorie. Ve skautských klubovnách probíhá intenzivní výchova nováčků k nováčkovským zkouškám a k vyšším stupňům skautské zdatnosti, chlapců a dívek ke zkouškám skautské zdatnosti všech stupňů.

Proto se v rámci všeobecného skautského výcviku zaměříme na tyto hlavní body:

- 1/ neustále sledujeme povahové rysy chlapců a dívek. Podle povah a charakterů některé případně přeřadíme do jiných mužstev, abychom dosáhli v zimním období největšího možného stmelení. Snažíme se vždy o docílení stejně silných a výkonných mužstev.
- 2/ neustále pomáháme kormidelníkům v jejich organizačské práci a výchovném působení, aby mohli v budoucnu samostatně pracovat s mužstvem. Upozorňujeme kormidelníky na povahové vlastnosti a zručnost, duševní a tělesnou zdatnost jednotlivých členů oddílu, smečky nebo roje. Případně pomůžeme kormidelníkům najít vhodný způsob, jak donutit některé línavější k intenzivnější práci a činnosti v družině a v oddíle, smečce či roji.

- 3/ nezapomínáme na výcvik plavání. Hlavně u nováčků. Pokud místní poměry to dovolí, pravidelně navštěvujeme zimní /kryté/ plovárny. Zkvalitňujeme tak plaveckou připravenost oddílu, smečky nebo roje a zvyšujeme neustále tělesnou zdatnost, otužilost a odolnost.
- 4/ zařadíme zimní zájezdy na hory nebo do zasněžené přírody. Lyžování je nejlepším doplňkovým sportem pro vodáky. Na čerstvém sněhu lze nejlépe seznamovat chlapce a dívky se stopami zvěře.
- 5/ soustředíme se na kulturní činnost oddílu nebo družin. Navštěvujeme společně divadelní představení, koncerty, musea a výstavy.
- 6/ zaměříme zimní výlety do zimní přírody k sledování života zvěře v zimě, k stopování a pomoci lesníkům při krmení zvěře.

Technický vodácký výcvik je v zimě soustředěn na teorii:

- 1/ naplánujeme stavbu nových lodí a generální údržbu starých lodí. Soustředíme se zejména na zajištění potřebného materiálu.
- 2/ nováčky seznámíme s teorií sjíždění vodních toků, včetně proudů a propustí. Naučíme je balit účelně lodní pytle. Se staršími chlapci a dívkami probereme využití zpětných proudů, nezapomeneme ani na předpisy říční veřejné bezpečnosti a na plavební řád a značky.
- 3/ koncem měsíce března se snažíme zahájit stavbu nových lodí a opravu starých lodí.
- 4/ cvičíme teoreticky záchranu tonoucích a prakticky první pomoc.
- 5/ seznámíme všechny členy oddílu /smečky a roje/ v teorii se stavbou vodáckých zařízení letních táborů a loďnic - případně kluboven.

Josef Štok, hlavní kapitán HKVS

Sjíždění propustí - I. pokračování

2/ Vlny zvrtné /zabalák/, kdy voda pod propustí nemá dosti rychlý odtok. Pramice projíždí pravidelně /podle výše zabaláku/ bez zavazadel, se zmenšenou posádkou, avšak natolik dostatečnou, aby lodi bylo možno dáti dostatečnou rychlost k proražení zabaláku a nutno silně pádlovati až do samé vlny. Zalití vodou zcela určité a podle poměrů hrozí někdy i potopení. Kanoe projíždí pravidelně bez zavazadel, háček klečí na obou kolenou těsně za přední výztuhou, kormidelník klečí před zadní sedačkou a o rychlosti platí totéž co u pramice. Doporučuje se, aby oba jezdci klečeli dosti rozkročmo pro možnost vyrovnávání rovnováhy a háček v okamžiku než vjede do zabaláku se skrčil, aby odpor jeho těla v zpětné vlně nebrzdil rychlost lodě. Ohledně zalití a potopení platí totéž co u pramice. V tomto případě se jedná souhlasně s pramicí vždy o kalkulaci jak zalití vodou bude velké, zda částečné či úplné. Kajak projíždí s ochrannou příkrývkou pečlivě uzavřenou a s rychlostí co největší. V momentu, kdy přídí kajaku se začíná nořiti do zvrtné vlny, nutno dvojpádlo držeti co nejvýše nad hlavou, protože kajak, mající menší vodní výtlak, projíždí tuto vlnu poměrně hluboko pod vodou a nastává nebezpečí, že při normálním držení pádla zvrtná vlna úderem do perutě by člun převrátila. Ovšem po vynoření kajaku z vody, tj. po projetí zvrtné vlny, nutno ihned rychle a energicky zapádlovati, aby kajak opět dostal rychlost a byl řiditelný.

Propust dlouhá a nízká jest pravidelně dobře sjíždna. Pramice, kanoe a kajak projíždějí se zavazadly a celou posádkou. Hrozí nejvýše slabé nastříkání vody do lodě.

Propust dlouhá a vysoká má zásadně tytéž způsoby projíždění jako propust krátká a vysoká.

Propust dlouhá a vysoká s retardery /retardery jsou klikatě položené přitesané kvádry na podlaze propusti, které zpomalují průtok vody/ má tytéž podmínky pro projíždění jako propust dlouhá a nízká a pod propustí bývají minimální vlny. Podíváte-li se po hladině této propusti, vidíte zcela dobře, že hladina při krajích a ve středu propusti jest mírně vzduť a mezi tímto vzduť jsou jakési nepatrné vodní sníženiny. Těmito sníženými místy jest nejlépe jeti, zde loď nejlépe sedí na vodě a teprve na samém konci propusti jest třeba rychle sjeti do středu jazyka pod propustí.

Před projížděním dobře prohlédněte propust, má-li dosti vody, váhu posádky i zavazadel rozmístěte rovnoměrně po lodi, aby záď neměla větší ponor, protože větším ponorem záďi hrozí tlučení, event. rozbití lodě o retardery. Důrazně upozornuji, že nedostatečný vodní stav při projíždění této propusti hrozí nejen rozbitím lodě, ale i těžkým zraněním posádky /zlomeniny/ o retardery.

Při projíždění různých druhů propustí hrozí sjíždějícím jedno nebezpečí, na které nutno upozorniti. Vysoké propustě mívají pravidelně také vysoké vlny, na kterých se loď přídí často vysoko vztyčí někdy až do polohy kolmé, přičemž hrozí převržení lodě. Prakticky se stává, že posádky při tomto vztyčení lodě vypadne do vody a za zlomek času padá za ní do vody loď. Tu se může státi, že padající loď zraní někoho z posádky. Proto jest povinností posádky přesvědčiti se, jsou-li všichni členové posádky v pořádku. Je-li některý člen postižen úrazem, jest povinností zbývajících členů věnovati veškeré své síly k jeho záchraně.

Skákání zavřených propustí. Při mírném stavu vody jsou propustě hrazeny kládami napříč upevněnými na svém začátku. Teče-li při takto hrazené propusti přes hrazení ještě dosti vody do propusti, lze tuto sjížděti skokem. Skáčeme totiž hrazení, které tvoří vysoký rozdíl mezi horní hladinou a hladinou vody v propusti. Pramice na přídí značně odlehčená nejede s tou největší rychlostí na hrazení. Když pramice již přes polovinu přejede přes hrazení, prudce sklopí přídí do propusti a sklouzne dolů a projede propust. Při tomto skákání se doporučuje vyndati kormidlo z havlenky a raději kormidlovati pádlem, protože při tomto skákání kormidlo se velmi často vysmekne z havlenky. Kanoé skáče též s odlehčenou přídí. Kanoé potřebuje více vody ke skoku než pramice a ještě více vody potřebuje kajak, jemuž při nedostatečné vodě hrozí zlomení. Pozor, aby kormidlo kajaku se nezachytilo na dřevěném hrazení, protože hrozí v tom případě jeho utržení. Upozornuji, že propust s retardery při zavřené propusti jest vždy nesjízdná, protože na retarderech nebude dosti vody.

Sjíždění telemerkem provádíme tím způsobem, že jedeme blíže boční stěny a těsně na jejím konci zahneme ostře do strany. Jedeme-li při pravé straně, vybočujeme do prava, při levé do leva. Vše záleží na stavu řeky a jezu těsně pod propustí. Tento manévr jest pro kormidelníka značně obtížný a vyžaduje hodně

citu pro vodu. Přílišné stržení lodě stranou znamená často okamžité převržení lodě díky odstředivé síle, která na loď v tomto momentu působí, neboť záď lodi jest v proudu propusti a přídě pravidelně již ve zpátečním proudu a tyto protiproudy loď velmi rychle otočí. Tento menévr jest hodně nebezpečný, protože v pravděpodobném převržení posádka se octne ve vodě s různými vodními proudy a často může býti odplavena do životu nebezpečných vod pod jezem. Pro úplnost techniky sjíždění jest zde sice uveden, ale vzhledem k nebezpečí se rozhodně nedoporučuje.

Skákání přes jez můžeme provést, když propust není z jakéhokoliv důvodu sjíždna neb propust v jezu vůbec není. Bezpodmínečnou podmínkou proto jest dostatek vody na jezu, aby loď na jezu nenarážela nebo docela na něm neuvázla. Místo skoku neb lépe přejezdu vybíráme velmi pečlivě, neboť na tom závisí bezpečnost. Přejíždíme pouze v místě, kde voda pod jezem tvoří jakýsi jazyk, podobný jazyku pod propustí, tj. kde voda plynule teče s jezu do spodní hladiny vody. Nikdy neprojíždíme v místech, kde voda pod jezem vře a pění. Tato místa jsou velmi nebezpečná a představují v mnoha případech i konec života.

Na konci tohoto článku se obracím na kapitány i kapitánky oddílů i na jednotlivé kormidelníky, aby před každým sjížděním propustí a jezů si uvědomili odpovědnost, která na nich spočívá a aby si byli vědomi, že podle stávajících bezpečnostních předpisů musí býti každý člen posádky opatřen řádnou plovací vestou.

Jiří Jareš, člen HKVS

III/3 - Dovede vyjmenovat několik různých vodních děl a dovede vysvětlit jejich význam

Název "vodní dílo" představuje v souhrnu nejen vlastní přehradní těleso - hráz, ale i přehradní jezero - nádrž, hydrocentrálu i ostatní navazující stavby a zařízení /na příklad: čerpací stanice pro zavodňování, plavební kanály apod./

Všeobecně lze říci, že nádrže se staví převážně k účelům zásobovacím, tj. pro potřebu plavby, zemědělství a průmyslu. Energetické využití bývá podružné. Dalším významným úkolem je zadržení velkého přívalu povrchové vody /povodeň/ a chránit území pod nimi

/tzv. retenční nádrže/. Naše země tvoří svým rozvodím vlastně střechu střední Evropy. Naše prameniště v lesích poskytují dostatek vody, ale přítok vody je nestejný. Největší zásoby vody ze silných sněhových příkrývek našich hor na jaře při rychlém tání většinou rychle odtékají. Vznikají povodně, které způsobují značné škody a voda v létě tolik potřebná rychle unikne z našeho území bez národohospodářského užitku. Zdá se neuvěřitelné, že je u nás v ČSSR nedostatek vody. Je tomu právě tak pro velkou spotřebu vody v důsledku hustého zalidnění a rozvinutého průmyslu.

Za tohoto stavu je základním vodohospodářským požadavkem našeho státu zadržet na našem území co nejvíce vody z doby jarních povodní pro pozdější dobu jejího letního nedostatku. Podle hrubého odhadu vodohospodářů potřebujeme v ČSSR zadržet nejméně 1/4 ročního odtoku /v ČSR asi 3 miliardy m³, v ČSSR asi 5 miliard m³/. Zde má hlavní úlohu výstavba vodních nádrží.

U našich vodních nádrží se většinou slučuje funkce zadržovací /retenční/ s funkcí - úkolem zásobovacím, energetickým, vodní dopravy, závlahy a nadlepšování malých - letních průtoků a s účelem rekreačním a s významem pro chov ryb.

Stavba vodních nádrží má u nás velkou tradici, přímo historickou, již ze středověku. Na příklad:

- 1/ Široké pražské jezy pocházejí ze 13. století
- 2/ Soustava rybníků na pardubicku zřízená Vilémem z Pernštejna v letech 1435 - 1521
- 3/ Soustava rybníků na třeboněsku vybudovaná věhlasnými staviteli Štěpánkem Netolickým a Jakubem Krčínem z Jelčan, který kromě mnoha jiných rybníků vystavěl největší rybník v Evropě - Rožmberk /plocha 490 - 1000 ha, délka hráze 2430 m, výška hráze 9,77 m, šířka koruny hráze 13,5 m, šířka v patě hráze 80 m/.
- 4/ Rybník Jordán v Táboře o ploše 50 ha s pozoruhodnou hrází o délce 283 m, o výšce 20 m, postavenou již v roce 1492 na potoku Tisměnici.

K současně budovaným přehradám je nutno uvést několik základních informací a údajů.

Každé přehradní těleso, jak betonové tak i sypané /zemní nebo skalní/ má několik tzv. funkčních objektů:

- a/ základové výpusti
slouží k vypouštění běžných průtoků a jsou umístěny u betonových hrází v patě přehrady
- b/ přeliv
slouží k převedení katastrofálních vod přes hráz, je umístěn v horní části betonové hráze - přehrady

c/ vtoky na turbiny

slouží k přivádění vody na turbiny

U sypaných přehrad jsou vtoky na turbiny, základové výpusti a odběrná zařízení průmyslové vody zpravidla umístěny ve věži, stojící před návodním lícem hráze /ve vodě nádrže - přehradního jezera/ spojené se vzdušným lícem hráze štolou nebo tunelem, vedeným pod hrází.

Největší naší betonovou přehradou je vodní dílo Orlick. Je situováno na řece Vltavě u obce Solenice. Nejvyšší spád je 71,5 m /výška přehradní zdi 91 m/. Tato přehrada je součástí tzv. vltavské kaskády, to je soustavy přehrad, které mají na sebe navazovat. V následující tabulce jsou jednotlivé přehrady uvedeny v pořadí, jak na sebe navazují /hvězdičkou jsou označeny ty přehrady, které nejsou zatím vybudovány/.

| Vodní dílo | max. instalovaný spád v m | inst. výkon v MW | prům. roční výroba v mil.kWh |
|-----------------|---------------------------|------------------|------------------------------|
| Lipno I a II | 166 | 126,4 | 155 |
| Krumlov /*/ | 52 | 90,- | 100 |
| Rájov /*/ | 19,5 | 25,- | 30 |
| Dívčí kámen /*/ | 45 | 75,- | 97 |
| Hněvkovice /*/ | 18 | 29,- | 42 |
| Orlík | 71,5 | 376,- | 400 |
| Kamýk | 14 | 48,4 | 77 |
| Slapy | 53,6 | 150,6 | 297 |
| Štěchovice | 20 | 69,- | 100 |
| Vrané | 12,5 | 15,- | 53 |

Pozoruhodným vodním dílem vltavské kaskády je vodní dílo Lipno. Zde bylo využito velkého spádu řeky Vltavy v úseku mezi Loučovicemi a Vyším Brodem, na poměrně krátkém úseku. Vody zadržené sypanou přehradou jsou svislými štolami přiváděny do hloubky 160 m do podzemní elektrárny na 2 Francisovy turbiny a odtud odváděny 3,5 km dlouhým odpadním tunelem do vyrovnávací nádrže Lipno II - Vyší Brod.

Vodní dílo Slapy je zajímavé umístěním elektrárny do vlastního tělesa přehrady /na řece Vltavě u Slap/.

Další velmi zajímavou přehradou je vodní dílo Fláje na Flájském potoce, kde je užito vylehčené, tzv. pilířové hráze /systém Noetzli/.

Hráz je v řezu více rozkročená a uvnitř jsou dutiny, její chž účelem je snížení kubatury vlastní hráze. Voda z této přehrady je přiváděna několik km dlouhým potrubím do úpravní vody v Meziboří. Ze zemních přehrad je největší vodní dílo Nechranice /na řece Ohři u Chomutova/.

Považuji za nutné uvést, že pro energetické využití jsou vodní elektrárny v činnosti denně pouze poměrně krátkou dobu, v době zvýšené spotřeby elektrické energie, v tzv. špičkách. Protože spotřeba vody pro pohon turbin /tzv. hlnost/ je v období plného provozu značná, je pod každou větší hydrocentrálou vyrovnávací nádrž, která přebytek vody zachytí a pomalu vypouští.

V příštím pokračování otiskneme zajímavá technická data v seznamu přehrad, postavených v ČSR /v Čechách a na Moravě/.

Pokračování

Jiří Zach, člen HKVS

Problém vodáckých vlčat

Problém vodáckých vlčat jsem prožil před mnoha lety ve vlastní rodině. Když chlapec dorostl věku vlčácké výchovy, věku, ve kterém se mu rodiče snaží poskytnout vše pro duševní i tělesnou zdatnost, pro ideovou výchovu, pokud ovšem sami rodiče mají představu o správných životních zásadách, nastalo řešení tohoto jmenovaného problému. Říká se často, že jablko obvykle nepadá daleko od stromu. V mém případě tomu tak opravdu bylo. Táta vodák a tak příležitost nutila syna k pokračování a stal se z něho vodák.

V jeho útlém dětství bych byl rád viděl u něho větší zájem o tělesnou zdatnost. Nejprve však byl asi brzděn růstem, rozvojem a v kritické době byl rovněž srážen nemocemi, které musel prodělat jako mnoho ostatních dětí. Nemoce jistě jeho fyzické zdatnosti nepřidaly. Vyčerpání utlumilo prvotní zájem o vodáctví.

Teprve v době vlčáckého mládí na jaře nenamítal nic proti slibu, že pojedje s tátou do letního tábora. Zlom nastal v zimě a v předjaří na horách. Zkusil to nejprve s lyžováním a rekonvalescenčním sportem

a tělocvikem. Sám si zde na svěžím horském vzduchu uprostřed sněhu uvědomil výhody tělesné zdatnosti a obratnosti. Snažil se ze všech svých sil dobýti si právo na pobyt v letním táboře.

Před koncem školního roku se snažil opravdově o dobré známky. Skutečně se učil s velikým zájmem. Účast na letním táboře jsem totiž jako krutý táta podmínil bezvadným vysvědčením. Snažil se a dopadl ve škole dobře. Na letní tábor s tátou jel.

Cvičná družina, instruktoři i frekventanti a i táta jej zasvěcovali do tajů táboření a pobytu v přírodě. Někdy jsem mu záviděl všechen ten souhrn zážitků, dojmů, které napoprvé měl v dokonalé podobě. Prodělal s námi celou řadu podniků a zúčastnil se na konec i tří a půl denní cesty po Vltavě do Prahy.

Tělesně se mi zdál snad nepatrně přetažený. Více však duševními dojmy, novými vjemy, ne bezpečím a snahou se za každou cenu uplatnit, než skutečnou tělesnou námahou. Svě sehrálo jistě i blahodárné slunce a voda.

Podle starostlivé mámy zhubl, jeho celkový stav duševní a tělesný však doznal podstatné zlepšení. Teprve v průběhu dalších dvou měsíců jsme shledali prospěšnost letního tábora. Na svou tělesnou výšku a stáří měl stále víc jak 1 kg pod průměrnou tělesnou váhu. Po návratu z letního tábora na začátku školního roku najednou v několika týdnech dohonil svou předepsanou tělesnou váhu. Zmohutněl a z dřívějšího nejedlíka se stal slušný strážník.

Nejsem tak pošetilý, aby vše přičítal jen jeho čtrnáctidennímu pobytu na táboře. Bezesporu mu však vydatně prospěl. Plán na příští rok si již cílevědomě určil sám. Rozhodl se samozřejmě s oddílem vlčat, do kterého nyní po prázdninách vstoupil, jeti na stanový letní tábor. Tajně doufal, že pojedou-li opět na Lesní školu vodních skautů, že pojedou se mnou.

Jistě jsem uvažoval o smečce vlčat, do níž jsem hočial a chtěl chlapce dát již dříve, téměř o rok dříve. Považoval jsem za dosti jasné a samozřejmé, že vodácký skautský činovník by měl dáti svého hochu do vodních vlčat. Avšak zrada, často jsem přemýšlel, jaký je vlastně rozdíl mezi vlčaty suchými a vodními. Přemýšlením a i v praktickém provádění jsem zjistil, že není žádný rozdíl.

Vodní vlčata se liší jen tím, že se vyskytují místo ve středisku v přístavu a jinak získávají různé vodácké znalosti navíc k všejunácké výchově.

Na otázku dřívějška i dneška, jsou-li tedy vodácká vlčata zapotřebí ve skautském hnutí, odpovídám jednoznačně jako starý skautský činovník že "ANO".

Každé středisko a každý přístav má svou tradici. Je jistě nesmírně dobře, když se ještě hoch nerozhoduje sám, když za něho

v útlém dětství rozhodují rodiče; má-li příležitost vyrůstat v celku, který má jasný skautský výchovný cíl se všemi doplňky vodáckého sportu.

Je jistě nesmírně nutné a správné, začít s nováčky úplně od píky, od těch nejmenších. Přístav může dát vlčatům stejně tolik jako středisko. Navíc dá otužilost, sžití s vodou a dokonce jednou, když již umí plavat, příležitost sednout si za dozoru dospělých činovníků na pramičku a povožít se. Jistě pouto vody zavazuje vlčata a junáky silněji, než by se na první pohled zdálo. Ostatně je praxí zjištěno, že oddíly vodních skautů provádějí náборы nováčků pro smečky vlčat a oddíly junáků stejně - namahavě - jako oddíly suché. Naprosto nesouhlasím se šedou teorií, aby vodácká skautská činnost byla jakousi nadstavbou suchého skautingu a junáctví, aby vodáky byli jen skauti, jimž provozování suchozemského skautingu již nestačí tělesně nebo případně programově, aby náборы byly omezeny věkem, tělesnou zdatností, tělesnou váhou a výškou nebo nevím čím vším.

Důležité je však, aby kapitáni - vůdcové vodních vlčat v přístavech vodních skautů byly osoby vyvrálé a zodpovědné. Musí pozvolna zvyšovat tělesnou zdatnost vlčat hrou ve vodě, plaváním a pak teprve zvykati chlapce na pach dřeva a dehtu, dovolit jim sáhnout si na vysněnou loď a pádlo. Na vodě jen klidné a stojaté jezdit malé vzdálenosti a věnovat větší péči metodickému nácviku pádlování. Přetěžování tělesné dispozice vlčat je nebezpečné. Pozor proto na dávkování. Byl bych velice nerad, aby vodácké nadšení zavedlo kapitány - vůdce smeček vlčat do pokusů a zkoušek, které by přinesly u chlapců v pozdějších letech nemoci a dlouholeté následky.

Hlavním cílem vodních vlčat je hrát si ve vodě, sžít se s vodním živlem a naučit se dobře plavat a ne hltat naježděné kilometry na vodě. Do oddílů vodních skautů mají přecházet jako dobří junáci a jako vynikající plavci, otužilci a vyplavaní nováčci. Zejména při dnešním slabším plaveckém průměru mládeže budou vždy vítanými v oddílech vodních skautů, třeba by ještě nespolykali vodácké kilometry.

Měla-li by se výchova vodáckých vlčat soustředit jen na honbu za naježděnými kilometry, opomíjela-li by pravou podstatu skautské vlčácké ideové výchovy, bylo by plně na místě takové smečky raději zrušit.

Věřím však v soudnost, cit a zkušenost kapitánů - vůdců a proto neznám problém vodáckých vlčat.

Josef Heřmánek - Medvěd, člen HKVS

SKAUTING - nejrozšířenější světová organizace dětí a mládeže

Vlády 94 zemí naší planety uznávají skauting. 94 národních skautských organizací je členy mezinárodní skautské organizace, zvané Boy Scouts World Bureau. Toto mezinárodní skautské ústředí sjednocuje na 15 milionů skautů /hochů/. Generálním tajemníkem mezinárodní skautské organizace je bratr profesor Laszlo Nagy.

Poznámka redakce Kapitánské pošty:

Dívky - skautky jsou organizovány samostatně a jejich mezinárodní skautské ústředí sdružuje 6 milionů skautek /děvčat/.

Původní mezinárodní skautská organizace chlapců - skautů vystřídala několik zemí a změnila několikrát své sídlo /Londýn - Anglie, Ottawa - Kanada, od roku 1967 Ženeva - Švýcarsko/.

Naše Československá socialistická republika a její organizace Československý Junák - ústředí skautské výchovy, dosud není členem této zreorganizované mezinárodní skautské organizace chlapců - skautů. Československý Junák udržuje přátelství a bratrství, ovšem zcela neoficiální styky s mezinárodním skautským ústředím v Ženevě. Zejména na poli vědecké výměny zkušeností a výměny různého studijního materiálu, příruček a knih je spolupráce běžná a prospěšná pro obě strany.

Před odjezdem člena HKVS bratra Jiřího Jareše na služební cestu do Kuwaitu, kde bude řídit výstavbu vodojemů a dalších vodohospodářských staveb a reprezentovat tak dovednost československého stavebnictví, jsme mu předali za redakci seznam otázek a požádali jsme ho o napsání odpovědí pro Kapitánskou poštu. Redakční rada Kapitánské pošty dnes otiskuje dopis bratra Jareše a první odpovědi na naše všetečné otázky.

Jiří Jareš, člen HKVS

Kuwait, 30.10.1969

Milí přátelé,

především přijměte můj bratrský pozdrav Vám i celému kruhu naší velké skautské rodiny.

Když jsem odjížděl z Prahy, dal jsem si osobní úkol, že Vám napíši článek do Kapitánské pošty o této, pro nás tak dosud neznámé zemi. Doufám, že se mi alespoň trochu podaří zhmotnit své dojmy

a tím i snad částečně zodpovědět Vaše dotazy. To své jsem podtrhl z toho důvodu, že zorný úhel každého jednotlivce je jiný, a proto berte mé údaje a postřehy i z tohoto hlediska.

Často vzpomínám na Vás všechny. Doba mého pobytu není zde přesně určena, vše závisí na mém podniku Vozní stavby n.p. v Praze.

Pozdrav z dalekého Kuwaitu

Jaké jsou pocity člověka, odjíždějícího za "VELKOU NEZNÁMOU" asi mnohým z Vás nejsou neznámou veličinou a žádným tajemstvím. Pro mne to byly těžké chvíle, kdy bych i byl uvítal odložení služební cesty. Musíte najednou opustit vše, co Vás těšilo, své přátele, zemi, ve které jste se narodili i s kterou jste vázáni pevnými pouty. Na druhé straně obava z toho, abych nezmeškal ohlášení nástupu do letadla i to potěšení, že v kapse kabátu mám svou první šekovou knížku ve svém životě na částku, která do té chvíle se mi zdála astronomickou.

Život ale běží rychle dál. Sednete do letadla, než se najíte, Athény. Než se navečeříte v letadle, Kairo. Zde poznávám první závan teplých krajin, vysoká vlhkost vzduchu, jako doma v prádelně. Letadlo vzlétne, než se dostane nad moře /letělo se oklikou přes Syrii/ je tma. Po dalším jídle již letadlo nasazuje na přistání. Před letadlem září mnoho světél Kuwait.

Uvítání na letišti přáteli, pasové a celní odbavení. Jako v mátochách vyjdu s přítelem ven k autu a jedeme. Dálnice - řada žlutých světél. Než se naděješ dům, najednou sedíš v kolektivu známých a ani si neuvědomuješ, že to není v Praze.

Než jsem odjížděl, běžel v televizi u nás film o Kuwaitu, nejbohatší zemi na světě. Kde důchod na hlavu obyvatele převyšuje i hodnotu tohoto kritéria v USA. Co je na tom pravdy a co snad ne, pokusím se uvést v následujících řádcích.

Co je možno říci o Kuwaitu?

KUWAIT - emirát pod britským protektorátem v severním cípu Peruského zálivu má rozlohu 15.540 km² a asi 500.000 obyvatel. Leží v zeměpisných souřadnicích 28 - 30° severní šířky a 46 - 48° východní délky. Pod společnou správou se Saudskou Arabií má 3.652 čtverečních mil neutrálních zón. Je jednou z nejvýznamnějších naftových oblastí. Zásoby nafty jsou odhadovány na 8.200 milionů tun, tj. asi 25% zásob nafty kapitalistického světa. V roce 1968 se těžilo 70 milionů tun nafty z 220 pramenů /vrtů/.

KUWAIT je absolutní knížectví, v jehož čele je Jeho Výsost Šejk SABAH AL-SALEM AL-SABAH z rodu AL-SABAH, který zde vládne od roku 1756.

První dojem?

I když se Vám to bude asi zdát nadsazené, musím užít slova: "FANTASTICKÝ". Hlavně architektura. Staví se všude, rychle a hlavně hezky, s vkusem. Doslova "exploze" nejmodernější architektury. Veřejné budovy, obchodní domy, vily, továrny, dílny, servisy pro služby automobilistům a podobně. Všude se osazují stromy a keře. Někde jsou i trávníky. Udržování 1 stro- mu tu stojí ročně asi 50 US dolarů. To vše si představte způ- sobila nafta i pokroková vláda, která uvolňuje značnou část svých státních důchodů pro obecný prospěch. Město se rozrůstá do obrovské rozlohy. Lidé většinou bydlí ve vilách.

Co doprava?

Městská doprava sice je, ale pro nás cizince záhadná. Taxíky jsou, a to dva druhy. Jedny vozí cestující po městě. Ve směru cesty přibírají každého až do počtu pěti cestujících - jsou levné. Druhé vozí individuální zájemce, cena za jízdu kamkoliv po měs- tě 250 filů. Jinak vše ostatní jezdí auty. Jsou zde snad až na nějaké výjimky všechny značky, nejvíce "amerik" /Cadillac, Pontiac, Chrysler atd./ Zde se nezdají ani tak veliké jako u nás doma. V módě jsou teď sportovní vozy o síle motoru 150 - 350 KS a rychlosti max. 200 - 300 km/hod. Ale tato síla a rychlost zde nejde využít. Je to jen móda. Jinak bez auta zde nelze existovat. Pěšky se chodit nedá, s výjimkou City /obchodní střed města/, nejsou ani upravené chodníky. A chodec na ulici je považován za člověka, kterému přeskočilo. Proč, to uslyšíte dále. Silniční síť je vybudována dokonale po celém městě. Všechny vo- zovky ve městě i mimo město jsou dálnice se dvěma tříproudými vozovkami, v City čtyřproudými vozovkami. Pro rychlou dopravu městem jsou vybudovány čtyři okruhy v určitých odstupech od obchodního středu města 1 th - 4 th Round Road, večer osvětlené oranžovými zářiči. Téměř všechny křižovatky jsou tak zvané Roundy jako v Praze - Dejvicích, ale v mnohem větších rozměrech. Řízených křižovatek je jen několik a to v City. Rychlost vozidel při jízdě městem je okolo 80 km/hod., v ranní a večerní špičce samozřejmě menší.

A co pravidla silničního provozu?

Je jen jedno: kdo najíždí do roundu zprava, má přednost. Víím, že si jistě řeknete: "A jsou bouračky?" Jsou, ale ne více než u nás doma a málokdy těžké. Vše se spraví na účet fungujících pojišťoven v dobře vybavených servisech, levně a hlavně brzo.

A co peníze?

Platidlem je zde kuwaitský dinar, píše se KD, ve slengu říkají Kej dý. Jeho hodnota je 20 československých devizových korun a směnná hodnota 1 KD = 2,85 US dolarů = 1,17 liber sterlingů. 1 KD má 1000 filů. Toto srovnání je třeba k pochopení dalších kapitol.

A co benzin?

Tu otázku jsem čekal. 1 l benzínu stojí 15 filů.

A co obchody?

Obchodů jsou tři druhy:

- supermoderní a exkluzivní v obchodním středu města,
- v Novém Súku a v obchodní ulici čtvrti Salymiak typický arabský Starý Sůk,
- a drobné obchůdky po městě v obytných čtvrtích.

Na spotřební zboží není uvalováno clo, proto je většina obchodů tak zvaných Freeshop, tj. bezcelný prodej.

Hodinky, radia, magnetofony, látky, obleky - vše v obrovském výběru a poměrně levné. Zářící obchody zlatníků, filiálky světových módních firem Dior, Jackline atd. Já osobně mám rád prostředí Starého Súku. Je to kouzelné procházet se v tom prostředí plném ruchu, křiku, vybízení kupců. Škoda, že má Starý Sůk v budoucnu zmizet. Můžete zde koupit dobře, ale i špatně. Lze smlouvat a odejít bez nákupu - bez zloby na obou stranách. Je to tak nějak, jako v pohádce. Viděl jsem již dříve mnoho Súků v jiných arabských městech a zdá se mi vždy, že to je jeden a ten samý.

A jak Ty žiješ?

Děkuji za optání. Jde to. Ale Vy chcete jistě víc. Pracuji u firmy STEXAB Co., což je název, pod nímž se skrývá sdružení několika československých podniků, které zde staví vodojemy pro Ministry of Electricity and Water. Bydlíme v pěkné čtvrti Salymiak asi 5 minut od moře, ve vile. Obýváme s kolegou byt v přízemí se dvěma ložnicemi, obývacím pokojem a příslušenstvím /kuchyň, koupelna, WC/. Byt je zařízený. V bytě je instalováno air condition, což je zařízení, které ochlazuje byt v rozmezí, které se dá nařídit. Bez tohoto důmyslného zařízení se zde nedá žít. Je instalováno prostě všude, v kancelářích, obchodech atd. Osobní auto máme přiděleno 3 dohromady. Pro zajímavost je to Opel 1700 - Caravan model 1969. Pracuje se denně od 7 do 12 hodin a od 14.30 do 15.30 hodin. Ve čtvrtek od 7 do 12 hodin. Pátek je volný /zdejší neděle/.

Když je hezky a to je vlastně téměř vždy, jezdíme se koupat na jih na "Žraločí pláž". Jede se asi 60 km po dálnici ke dvěma zeleným barelům a odtud pouští a si 5 km na pláž. Je zde krásný písek, voda teplá nyní asi 25°C. Schází se zde všichni Češi a Slováci, žijící v Kuwaitu. Minulý pátek jsem napočítal 30 aut. Hráváme zde na pláži po odlivu kopanou, koupeme se a hlavně se chráníme před ostrým sluncem. Jídlo se vozí sebou v chladicích boxech. Domů se vracíme pozdě odpoledne. Poušť je porostlá trnitými keři, mezi tím se pasou velbloudi a stáda ovcí a koz. Někde jsou vidět i stany beduinů. Zajímavé ovšem je, když u stanu vidíte parkovat třeba "bourák" Pontiac nebo Cadillac. Z našeho bydliště je do City asi 15 km, což je zde na místní poměry blízko. Hlavní třída města se jmenuje Fahad al Salem Street. Byla by ozdobou každého velkoměsta. Na jejím začátku je přepychový a moderní hotel. Jsou zde kanceláře různých obchodních společností a i naší společnosti STEXAB. Odtud není daleko na nábreží, kde stojí palác Emira. Měl jsem štěstí, že hned první den svého pobytu jsem jej viděl. Je to zvláštní a velmi pěkné; úcta zdejších obyvatel k vládci země je příkladná - dojemná. Byli jsme právě na náměstí u paláce, když vyšli příslušníci policie, rozestavili se na křižovatce a zastavili veškerou dopravu. Pak z paláce vyjely doprovodné vozy a motocyklisté plně ozbrojení. Občané Kuwaitu vystupovali z aut a přihlíželi. Pak se na pokyn celá autokolona rozjela. Z brány vyjel dlouhý černý Mercedes. Obyvatelé radostně mávali. V černém autě seděl muž v bílém burnusu se šátkem s provazci na hlavě /zdejší národní kroj/ a odpovídal rukou na pozdravy lidu.

Večer se někdy díváme na televizi. Jsou zde dva programy: stanice Kuwait, stanice Irak /Basra/.

Je možno jet do biografu. Je jich celkem sedm v celé zemi. Jsou to však superkina, moderní a obrovská. Cena vstupenky 250 filů.

Filmy převážně americké, anglické a podobně.

A co voda v Kuwaitu?

Užitková voda pro průmysl se čerpá ze studní, ale voda je slaná. Proto všechna užitková voda v domech je destilovaná mořská voda. V zemi pracuje několik obrovských destilačních stanic. Vodovod zde není. Proto je voda rozváděna do velkých vodojemů ve městě, kde se plní do autocisteren, které ji rozváží po městě. Na střeše každého domu jsou nádržky, kam se voda z autocisteren čerpá. Z tohoto důvodu se zde voda platí zvlášť. Pro názornost uvádím příklad: nájem z našeho bytu je 45 KD měsíčně a za vodu platíme navíc 15 KD měsíčně. Voda je čistá a dobrá, zdravotně zcela nezávadná.

A jak je to s platy a s tím důchodem?

Každý státní občan Kuwaitu /kdo má státní příslušnost Kuwaitu/ dostává měsíčně příspěvek asi 150 KD na rodinu. Těch státních občanů Kuwaitu není ale moc. Když pracuje, má svůj plat navíc. Většinou jsou příslušníky policie, armády nebo ústředních úřadů. Vlastníci - majitelé pudy, kde se nalézá nafta /většinou šejkové/ mají podíl na těžbě nafty. Mají proto porůznu obrovské paláce.

Jinak zde pracuje rovněž mnoho příslušníků jiných národů. Palestinci, Libanonci, Egypťané, Iráčané, Peršané atd. Nejen ve funkcích manuálních pracovníků, ale i ve funkcích odborníků a vedoucích. Řada z nich studovala v Evropě na věhlasných vysokých školách, případně tam pracovali v různých vědních oborech.

A ostatní města?

Na jih od Kuwaitu je skupina měst asi s 55.000 obyvateli. Jsou zde 3 obrovské rafinerie nafty. V Mena al Ahmadi je přístav, kde se plní tankové lodi naftou /ročně 2.600 lodí/. K němu přiléhá město Fahaheel s obchodní třídou ve stylu amerických velkoměst. Stavěli to zde Američané. Nedaleko odtud je město Ahmadi.

A co skauting?

Skauti tu jsou. Nedaleko od nás v Salymiah mají pěknou klubovnu a noclehárnu. Dělí se na suchozemské skauty a na námořní skauty.

Ale to by mi nic nezbylo pro příští reportáž. Napíši Vám.

Kapitánská pošta č. 10 - informační oběžník vodních skautů.
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze - pouze pro vnitřní potřebu

V Praze dne 15.12.1969
