



ČESKOSLOVENSKÝ JUNÁK

HLAVNÍ KAPITÁNÁT
VODNÍCH SKAUTŮ

informační oběžník vodních skautů

• • • • •

KAPITÁNSKÁ POŠTA



KP č. 3/1970

Ve čtvrtek dne 26. února 1970 nás navždy opustil náš milovaný bratr EMANUEL FRIEDBERGER, Krajský kapitán vodních skautů Západočeského kraje.

Na jeho poslední cestě v pondělí 9. března 1970 doprovázely našeho věrného skautského činovníka ztichlé a posmutnělé řady dětí, chlapců a dívek v modrém kroji vodních skautů, které ON tak miloval a kterým věnoval plně svůj celý život.

Jeho velké skautské osobnosti se přišla poklonit delegace Ústřední rady a náčelnictva ČESKÉHO JUNÁKA, vedená sestrou Vlastou Páleníkovou a delegace OKRESNÍ JUNÁCKÉ RADY v Plzni. Za HLAVNÍ KAPITANÁT VODNÍCH SKAUTŮ A SKAUTEK se nad rakví zemřelého bratra Emanuela Friedbergera se zemřelým rozloučil bratr Ing. Zdeněk Hájek.

Odešel tiše z našeho kruhu a řetězu světového skautského bratrství po delší vážné chorobě uprostřed příkladné práce pro další rozkvět ČESKÉHO JUNÁKA. V osobě bratra Emanuela Friedbergera ztrácí náš celý vodní skauting obětavého a opravdového skautského činovníka a skvělého, charakterního člověka.

Všichni s úctou vzpomínáme zejména jeho obětavosti a pracovitosti, jeho tvůrčí síly při obnově JUNÁKA a vodního skautingu v roce 1968.

Odešel navždy, zůstal však s námi v našich skautských srdcích, v našich skautských klubovnách, v životě našich dětí.

Bratr Vlastimil Znamenáček, člen HKVŠ

Jachting - úvodní část

Když mi dal Hlavní kapitán bratr Štok úkol, napsat článek o jachtingu do KP, byla to nerozvažnost /ne již mládežká, že jsem jej přijal. Psát o něčem, co již bylo popsáno na mnoha stránkách mnoha knih, není zvláště závidění hodný úkol. Jachting je tak obsáhlé téma, že by na jeho vyčerpání nestačila celá Kapitánská pošta v příštích padesáti letech, a proto buď stručný.

Dodnes nechápu, že voda jako živý, který nás od našeho narození pronásledoval a týral /mám na mysli koupání a mytí uší/, se stala v letech, kdy jsme "rozum brali", naší velkou a celoživotní láskou.

S větrem je jiné. Býval naším spojencem už v dobách, kdy jsme z ruky vypástili první vlastovku, draka, nebo kdy hnal naši první loď šku z kůry po zčeřené louži.

Je zcela zákonité, že vliv těchto dvou živlů nás přivedl až k opravdické loď s plachtou, k jachtingu.

Sportovní jachting má svoji kolébku v Nizozemí u Holanďanů. Tento drsný lid, usazený na malém, plácátém kousku půdy po celé generace utužovaný stálým bojem s větrem a mořem, který píd po píd zatlačoval tyto živly a rozšiřoval svoji zemi, se naučil moře a vítr znát, milovat a jejich vlastnosti využívat ke svému prospěchu. Holanďané stavěli lodě od nepaměti. Nejprve obchodní a válečné, na kterých se plavili po všech mořích a asi před třemi staletími začali stavět malé rychlé jachty.

Jak vlastně vzniklo slovo jachting? Pochází od holandského "jaghtschip". Jaght znamená lovit, honit, pronásledovat. Původní holandské jachty pro svoji pohyblivost sloužily k chytání a pronásledování podlouháků a pirátů. Slovo "jaght" převzali Angličané, kteří je psali "yacht" a potom se buď "Y" nebo "j" dostalo do celého světa, třebaže už v jiném významu.

Od Holanďanů se lásce k loďm učili i příslušníci jiných národů. Je známo, že ruský car Petr I. dokonce sám pracoval v loďenicích, aby poznal dokonale tento obor, který se stal jeho velkou "životní vášní". Rovněž německá šlechta našla ve sportovním jachtingu zálibu a zaváděla tento sport ve své vlasti. Pruský král Frdrich I. si nechal v Holandsku postavit jachtu "Fredericus I.", na které plachtil po jezerech v okolí Berlína.

Estetický vzhled lodi byla vždy základní podmínka, které dbal každý stavitel. Estetice lodního tvaru dokonale rozuměli již Wikingové, kteří na svých poměrně malých vojenských lodicích doplouvali daleko od svých mateřských přístavů. Přesto, že neměli k dispozici žádných tabulek, vzorců a zkušebních vodních tunelů, jsou vykopávky jejich lodic pro dnešní loďaře v mnohém směru překvapením.

Od roku 1315 pořádali benátští gondolieri každoročně slavnosti a závody zvané "regaty". Toto slovo se později ve smyslu lodní slavnosti nebo závodu rozšířilo na celém světě. Je známa regata, pořádaná na řece Temži v Anglii 1. října 1661, při které podle velmi jednoduchých pravidel závodil anglický král Karel II. na jachtě "Kateřina" se svým královským bratrem, vévodou z Yorku, jedoucím na vítězné jachtě "Anna". V sázce bylo 100 guineí.

Snad pro svoje začátky a nákladnost byl jachting zván sportem královským. Málokdy se stavělo více lodí podle jednoho plánu. Dokonalá plachetní loď působila a dodnes působí zvláštním dojmem vznešenosti a tajemnosti. Každá součástka má své jméno, místo, svůj účel a nemůžeme se divit "suchozemským krysám", že se v té romanticky působící spleti lan, kladkostrojů, stěžňů, ráhen a plachet nemohou vyznat.

Francouzští podloudníci ve snaze vyhnout se styku s rychlými holandskými jachtami, postavili dokonalejší lodě, které svým tvarem připomínaly rybí tělo. Tak vlastně začal závod o nejideálnější lodní trup. Když chytli Holanďané po dlouhé době prvního francouzského piráta, chvíli se divili, okukovali, potom vzali olůvko, papír a metr, aby milou pirátskou loď obkreslili. Tu něco přidali, tam ubrali, postavili a byla tu zase rychlejší loď. Tak "opisovali" od Holanďanů Francouzi, od Francouzů Angličani a tak to šlo pořád dokola a vznikaly stále nové a nové lodě. Je pravda, že se někdy něco nepovedlo, ale chybami se člověk učí a tak z poznatků dobrých i špatných vznikaly časem zákony a pravidla, kterými se každý dobrý loďař při kreslení a stavbě nových lodí vždy řídil a řídí.

Tak běžel čas v neustálém závodě o dokonalejší tvar a celkové zjednodušení a zmenšení sportovní lodě, až tu byla druhá půlka 19. století a my se můžeme na své pouti za stručnou historii jachtingu vrátit do Čech, kam se zatím v plenkách tento krásný sport dostal.

Jachting měl u nás v Čechách nadšené propagátory hned na několika místech. V Praze bylo hlavní středisko vodních sportů na Sřteleckém ostrově, na Labi se soustředili příznivci jachtingu v Roudnici a Litoševicích. Ve svých počátcích bylo plachtění, jak se u nás jachting

řikalo, závislé na rychle se rozvíjejícím veslařském sportu, neboť široké a pevné veslice přímo lákaly k oplachtění. Teprve později se u nás objevují plachetní lodě k tomuto účelu přímo stavěné, většinou v Německu. V tuto dobu se zakládají u nás první jachtařské kluby jako "International Rowing Club", "Regata" atd. Regata pořádá 25. září 1870 v rámci veslařských závodů propagační závod plachetnic. V neposlední řadě zakládá jeden z praotců českých vodáků a sportovců Josef Rössler-Ořovský "Český Yacht Klub".

Počátky jachtingu u nás byly přes veškeré nadšení propagátorů velmi skromné. Byl nedostatek zkušeností, odborné literatury /hlavně české/ i malý a nedokonalý lodní park, který byl navíc velmi nesourodý. Teprve roku 1909 získává ČYK čtyři stejné lodě. Je to oplachtěný GIG, jehož konstruktérem je člen ČYK Schutzig. Dochází k prvnímu pokusu o založení "lodních tříd" u nás. Po první světové válce se situace ve všech směrech zlepšuje, přestože zůstává jachting stále ještě sportem dobře situované vrstvy lidí.

Teprve po roce 1945 nastává sjednocením tělovýchovy a hlavně dostupností zahraniční literatury, novými poznatky ve výchově jachtařského dorostu, velký obrat. Nové typy lodí, výrobní postupy, materiály /sklolamináty, vodovzdorné překližky a nová lepidla/ a zvláště poznatek, že jachting může pěstovat mládež školního věku, jsou předpokladem pro masovou základnu tohoto sportu.

V té době stojí vodní skauting ještě stranou tohoto jachtařského rozmachu jednak proto, že trochu lpí na tradicích turistického vodáctví a hlavně proto, že finanční náklady na pořizování plachetnic jsou pro oddíly stále velké. V neposlední řadě své sehrála časová tíseň v konsolidaci junáckého hnutí mezi fašistickou okupací a přerušáním skautské činnosti po roce 1948.

Při dvacetileté odmlce našeho hnutí dochází k výrazným změnám v našem vodohospodářství. Na našich řekách vznikají nová přehradní jezera, která z větší části omezují vodní turistiku, ale dávají velké možnosti jachtingu. Začínají se prosazovat nové typy lodí, hodící se jednoduchostí stavby a velmi malými pořizovacími náklady k amatérské stavbě. Jsou to hlavně typy, určené pro výcvik mládeže, Optimist, Moth /Mlok/ a Cadet.

A tak dnes přicházejí stále nové zprávy z oddílů a přístavů, že hodlají nebo již dokonce staví plachetnice. Tuto snahu rádi vítáme, protože nám dává nové možnosti vodáckého vyžití v oddílech a co je hlavní, jeví se zde perspektiva velmi atraktivní náplně rowingku.

Bratr MUDr. Jiří Zámečník, tajemník HKVS

VÝZNAM ŘEKY

/III./1. vodáckých doplňků ke stupni zdatnosti: Dovede vysvětlit hospodářský, dopravní, hygienický a estetický význam řeky/

Motto: Stane-li se člověk nepřítelem řeky,
stává se současně nepřítelem sám sobě.

Řeka je součástí koloběhu vody v přírodě. Vodní páry v oblacích vlivem studených vzdušných proudů se srážejí a padají jako dešťové kapky na zem /jiné vodní srážky jsou kroupy, sněhové vločky a rosa/. Podle tzv. třetinového pravidla přibližně 1/3 vodních srážek se vsakuje a mění se ve spodní vodu, třetina se opět vypařuje do ovzduší a třetina odtéká řekami nebo vyplňuje různé prohlubně /povrchová voda/.

Jen pro zajímavost uvádím, že na území naší republiky činí srážky ročně v průměru asi 94 miliard krychlových metrů vody. Z toho asi 26 miliard m³ oteče řekami. Ve vodních nádržích máme asi 2 mld m³, v půdě je asi 26 mld m³ a na spodní vody připadá asi 6 mld m³ vody.

Vodní srážky /sníh až po roztání/ stékají po povrchu země nebo se do ní vsakují různě hluboko. V propustných horninách /hlína, písek, štěrk/ dostává se voda až k nepropustnému podloží a vytváří tzv. hladinu spodní vody. Propustné vrstvy naplněné vodou vytvářejí jakési podzemní nádrže. Ve vápencích vlivem kysličníku uhličitého, který je ve vodě rozpuštěný, dochází k rozpouštění horniny a vody, tak tvoří někde rozsáhlá podzemní jezera a řeky /v Moravském krasu, u Dobšíně a Demánové na Slovensku a v menší míře u Ledče n/Sáz./.

Vegetace, zvláště lesy a rašeliniště, zadržují velké spasty srážkových vod, sají je do sebe a opět zejména v době sucha vypařují do ovzduší. Brání tak rychlému odtoku srážkové vody.

Řeky vznikají soutokem říček, potoků, bystřin, stružek, nebo vytékají z jezera, rybníku nebo vodních nádrží, nebo vyvěrají přímo ze země. Do řek se tak dostává jak voda povrchová, tak i voda spodní. Zatímco povrchová voda způsobuje rychlou kolísavost hladiny vodních toků, jsou prameny trvale napájeny spodní vodou a představují tak stálý zdroj vody s výkyvy více či méně znatelnými.

Prameny rozeznáváme: prameny mokřadní prosakují v tenké vrstvě travinami, ostřicí a mechy

prameny přepadové, kde voda vyvěrá přímo ze skály, obvykle přecházejí přímo do potoků

prameny tůňkové /studánky/ nejčastější u nás, obklopené rozrazilem potočným, zdrojovkou, douškou, rážkatcem a stolístkem

prameny minerální jsou takové prameny, které obsahují vysoké procento anorganickým látek. Tyto se liší skladbou vody /resp. vysokým obsahem některých minerálních látek/. Jsou buď studené, teplé až horké. Teplé a horké prameny tryskají někdy ze země ve formě gejsírů.

Řeky se slévají, tvoří veletoky, které se vlévají do moří nebo jezer. Některé řeky mizí v zemi.

Již v šerém dávnověku měly řeky velký význam. Osady praobyvatel naší země byly většinou na březích řek, stezky vedly podél řek, kmeny postupovaly a stěhovaly se podél řek. Řeka poskytovala pračlověku obživu, obranu - jakousi hradbu na straně osady u řeky, řeka poskytovala orientaci.

Tak jako krajina tvoří s řekou nedílný přírodní celek, tak jak se vzájemně ovlivňují, tak je to i s člověkem. Historie vztahů člověka k vodní přírodě a k řekám souvisí úzce s jeho vývojem.

Vzájemné vztahy člověka a řeky můžeme zhruba rozdělit do tří etap:

I. období nadvlády přírody a hospodaření sběrného /od samých počátků lidské společnosti až do začátku industrializace/.

II. období "nadvlády" člověka a hospodaření kořistného

III. období snahy o vytvoření rovnováhy a racionálního využití řeky.

I. období: Řeky tekly přirozenými řečišti, čistá voda oplývala bohatstvím ryb. Břehy byly porostlé malebnými háji a lučinami.

V té době žil člověk ze řeky. Primitivním způsobem lovil ryby a snažil se též o využití vodní síly. Stavěl jezy a hamry, jež velmi málo porušovaly přírodní ráz řeky a vůbec již nezasáhly do krajinného vzhledu.

Člověk v této době často platil řece svou daň. Na jaře a na podzim povodně zaplavovaly políčka v údolích a odnášely celé osady a majetek lidí. Povodně však měly také svou kladnou stránku - zúrodnění půdy podél toků.

II. období: je charakterizováno hrubým zásahem člověka do vodního hospodářství.

Kácely se smíšené lesy jednak pro získání půdy k obdělávání, jednak pro ohromně stoupající potřebu stavebního materiálu - dřeva. Na místo smíšených lesů se místy vysazovaly smrkové porosty, které rychle rostly, ale které již nedokázaly zadržet tolik vody. I tyto smrkové porosty se později nadměrně těžily. Porušila se tím rovnováha vodního režimu u nás.

Tak např. na Českomoravské vysočině a v Jeseníkách došlo k rychlému odlesňování a tím zhoršení vodních stavů na některých podhorských řekách /Volynka, Sázava, Moravice/.

Druhým hrubým zásahem byla překotná meliorace a regulace řek. Tím se snížil stav hladiny spodní vody v úrodných nížinách, změnilo se místní klima a na místě úrodných luk vznikly stepi /Polabí, Haná, jižní Morava/.

Třetím neblahým zásahem, který trvá dodnes a ještě se prohlubuje, je znečišťování vodních toků odpadními vodami průmyslu a velkých sídlišť. Tyto odpadní vody ničí řeku dvojitým způsobem: jednak biologická samočistící schopnost řeky nestačí na množství odpadních vod, jednak jsou do vodních toků vypouštěny látky jedovaté, které přímo ničí život v řece.

III. období: člověk si uvědomuje to, co je řečeno v mottu k tomuto článku. Zachraňuje, co se dá. Velkou výhodou je skutečnost, že veškeré hospodářské podnikání a plánování je jednotné a je řízeno státem. Myšlenka je dobrá, snaha také, ale skutečnost tomu stále neodpovídá.

Kterými cestami se jde k nápravě: snahou o zlepšení bilance vody vysazováním lesů, stavbou přehrad, obnovou rybníků. Regulace se provádí jen v nejnútnejších případech a to tak, aby ráz řeky a jejího okolí byl co nejméně porušen. Vždyť od r. 1800 se zkrátily toky v našich zemích o 38%.

Zatímco v zlepšení bilance vodního hospodářství - ve smyslu zadržení vody - spějeme přece jen kupředu, v otázce znečišťování řek odpadními vodami se situace stále zhoršuje. Velmi často můžeme číst v novinách, že došlo k hromadnému úhynu ryb nebo nárazovému zamoření toku odpadovými vodami. Mnohé podniky platí vysoké penále za znečišťování řek - to však život do našich řek nevrátí. A řeky s "mrtvou vodou" se mění v páchnoucí stoky a tím se mění i krajinný ráz. A taková mrtvá krajina zanechává v duši nezhojitelný smutek

O řece by se toho dalo napsat mnohem více zajímavého, poučného a zejména veselého. Vždyt každý z nás prožil na vodě a u vody mnoho šťastných chvílí. Avšak místo je omezené a proto na závěr ještě shrnutí významu řeky:

Život vznikl ve vodě, voda je základní podmínkou života.

Řeky se podílí na utváření zemského povrchu.

Významně ovlivňují podnebí.

Hospodářský význam: zemědělství - závlahy,
průmysl /zejména chemický, hutní,
potravinářský, papírenský aj./,
doprava - nejlevnější je po řece,
energetika /přehrad/,
rybářství

Hygienický: odpadní vody ze sídlišť, ovlivnění klimatu
/zmírnění horka v létě, zmírnění mrazu v zimě/

Řeka a okolí poskytuje výtečné podmínky pro rekreaci.

Sport na řece.

A v neposlední míře estetický význam řeky a okolní krajiny, pokud není zasažen nevhodnou lidskou činností.

Bratr Jiří Jareš, člen HKVS a Ruda Březina

Pokračování reportáže: K U W A I T

Cestu máme za sebou, 6 hodin jízdy pouští, která se zdá celkem /v tomto období, kdy není horko/ mírumilovná. Ale je tomu tak skutečně? Vymřeli snad již bojovníci typu Mayova Hadži Halef Omara?

Ne. Jsou tu, se všemi krutými zákony pouště. Mnoho se v tom zřejmě nezměnilo. Stále je tu krevní msta. Stále jsou tu ozbrojení muži beduínských kmenů, kteří dovedou tvrdě hájit svá práva a tvrdě mstít porušení nepsaných zákonů. Řeknete, kmen? Co to je proti moderní armádě? Ale zde může být kmen až 20.000 mužů ve zbrani, v poušti, kterou dokonale znají, schopných pohybu i tam, kde technické prostředky dvacátého století selhávají.

Poslyšte skutečnou příhodu, kterou nám vyprávěl jeden z pracovníků stavby:

Jako jsou u nás podél silnic zájezdní hostince, tak i zde jsou v poušti v blízkosti karavanních cest a poštních míst ve stanech, či hliněných chatrčích občerstvovací stanice - čajchany. K jedné z nich před nedlouhým časem dorazila karavana velbloudů, která pašovala cosi z Kuwaitu do Iráku, či ještě dál. Unaveni těžkou cestou a s blahým pocitem překonaných obtíží a plného bezpečí se občerstvovali v čajchaně, v poušti asi 40 km od Nasiriye.

Mezi náhodnými hosty byl muž, beduín z nedaleké osady kočovníků. V jednom z mužů karavany poznal člověka, který před rokem zabil jednoho muže z jejich vesnice. Nemeškal, tiše se vytratil, vskočil na koně a tryskem domů.

Vše oznámil šejchovi své osady, ten vydal rozkaz. Z úkrytů byly vyhrabány moderní automatické zbraně a rozděleny. Pobouření muži osedlali koně a už se jelo. Nastrojili na karavanu léčku nedaleko objektu, kde se třídí šterkopísek pro naši stavbu.

Došlo k tvrdé bitvě, beduíni využili překvapení i modernějších zbraní a zvítězili. Z mužů karavany padli tři muži, mezi nimi vrah. Ostatní byli zajati. Prosili o život. Jejich prosba byla sice vyslyšena, ale na potupu byli vyhnáni bez oděvů do pouště. Náklad zabaven a kdesi prodán.

Osazenstvo třídírny se vyděsalo palbou a jelikož jsou to lidé znalí poměrů, zakopali ihned peníze a cennosti do písku. Nemýlili se. Beduíni vtrhli i sem, pobrali jim zbytek cenností a přitom náhodně postřelili jednoho z řidičů a pak odtáhli pryč.

Raněný byl ihned dopraven do nemocnice a vše oznámeno policii. Ta ihned přijela na místo, ale viníci prchli do pouště. Skrývají se kdesi v těžko prostupných písečných dunách dobře zásobováni příslušníky svého kruhu. Policie sice tu oblast hlídá a čeká až vyjdou, ale asi marně.

Ale alespoň v něčem byla úspěšná. Jeden z řidičů, který byl v době přepadu na třídíči, poznal při jízdě v poušti v jednom z poutníků muže, který byl mezi pachateli přepadu. Rychle dojel do své vesnice pro přátele, vrátili se a muže spoutali a dopravili do Nasiriye na policii. Bude popraven. Ale jeho druhové - beduíni přísahali pomstu. Řidič se zalekl, dal výpověď z práce a potlouká se po Nasiriyah a čeká, až ty muže v poušti pochytají. Zase naproti tomu, zbylí členové karavany - pašeráci prohlásili, že až skončí své poslání na severu země, přijdou pomoci pochyttat ty muže v dunách. Jak vidíte, zábava na léta.

Jistě si řeknete: "A co ty helikoptéry, s těmi je musí chytit raz, dva." Ano. Je to velmi dobrá pomoc. Ale zase jedna příhoda:

Policie pomocí helikoptéry pronásledovala kdesi tlupu nájezdníků. Ti byli v úzkých. Vyřešili to po svém. Zastavili, zaklekli a začli střílet. To umí perfektně. Helikoptéru sestřelili.

Na té stavbě žije skupina Čechů a Slováků v družné pohodě. Není to však žádná rekreace. Tvrdá práce, v těžkých podmínkách po většinu roku, vysoké teploty a oblaka těžkého černého prachu. Na všem lpí, když jede auto, stéká po oknech jako voda, proniká všude.

A Nasiriyah? Velké město, řeka Furát /Eufrat/, kolem palmové háje, moderní stavby, zděné domy, ale i hliněné a slaměné chatrče. Podivná směsice, jakou dovede jen Orient připravit.

Ale přesto zde mají poklad, který sem láká nahodilé turisty, ale i vědce - historiky z celého světa s cílem alespoň jedenkrát spatřit, spočinout nohou na posvátné půdě, ohmatat.

Ve zdejším okolí je několik slavných památek kolébky lidské kultury: zříceniny hlavních měst samostatných království: UR, ERIDU, EL OBAID, ERECH, UMMA, NIFFÚR, výše proti řece Furát staroslavný BABYLON.

Ze stavby /asi 25 km na jihozápad od Nasiriyah/ jsou vidět hned dvě, Ur a El Obaid a asi 10 km na jih je Eridu. Dějiny těchto měst sahají asi až do 3500 let před naším letopočtem. A kolik dalších měst ještě skrývají pahorky v okolí. Návštěva těchto míst patří ke koníčkům lidí ze stavby. Hovoří o historii těchto měst s posvátnou úctou a jazykem znalců. Navštívili jsme s nimi Ur a El Cbaid.

/pokračování v příštím čísle KP/

Bratr MUDr Jiří Zámečník

LODNÍ PYTEL

Než budu hovořit o lodním pytlí, dovoluji Vám vyprávět malou příhodu s velkými následky z Jamboree 1947.

Byl jsem pověřen, abych vedl oddíl vodních skautů v československé výpravě na Jamboree 1947 ve Francii. Když jsem se ptal velitele výpravy bratra Dr. Karla Průchy, jako výstroj a výzbroj si mají vošt sebou

vodní skauti, tak jsem dostal stručné odpovědi, že samozřejmě normální. No, a pro vodní skauty je normální lodní pytel a nikoliv torna. Že není normální jezdit na Jamboree s lodním pytlím, se však zjistilo až ve Francii. I y jsme si medili, ale zato velitelství naší výpravy jsme přidělali starosti.

Srpen 1947 byl velice horký a za celý měsíc nespada ani kapička deště. Po skončeném Jamboree jsme jeli k moři a pak ještě do Loges. Cestovali jsme hodně. Skoro všude slavnostní nástupy a pochody. Suchozemští v plné polní a vodáci jen s pádlem. Jaká to nespravedlnost. Naše lodní pytle se všude za námi vozily společně se zavazadly velitelství a obou kapel. Inu není nad lodní pytel. Zkrátka vodáci musí mít vždy něco extra.

Tak a teď několik slov o lodním pytlí - obecně. Jeho vlastnosti:

- a/ je vždy malý, ať je jakýchkoliv rozměrů
- b/ přestože ve svém tvaru je velmi jednoduchý / je to v podstatě válec /, má různá zákoutí a záhyby, do kterých, a to je obzvláště zajímavé, se schová vždy ta věc, kterou hledáme
- c/ neustále se musí vybalovat a zabalovat, protože potřebné věci jsou vždy až na dně pytle
- d/ když pytel zůstane otevřený z jakýchkoliv důvodů, tak se určite uděláme a voda vnikne do něj velmi rychle / a přitom kupodivu v něm zůstává a nevyteče /
- e/ mokré věci, zabalené do pytle, neuschnou, zato po přezimování na jaře jsou pokryty překrásnou plísní - pokud neshnijí
- f/ když chceme lodního pytle použít coby podušky pod znavenou hlavu nebo záda, tak nás bude vždy něco tlačit, ať již je to sekyrka / která se záhadným způsobem otočí ostrím ke stěně pytle, nebo jídelní miska nebo jiné tvrdé předměty
- g/ nevýhodou lodního pytle je, že se v něm nedá nosit voda, nedá se v něm spát, natož do něj chytat zajíce

A teď přijde otřesné konstatování: z výše uvedeného vyplývá, že lodní pytel je nanič a proto doporučuji zamknout ho do skříně a sjíždět řeku a vůbec cestovat: věci osobní potřeby, potraviny a šatstvo úhledně zabalit do novin nebo vánočního papíru, popřípadě ovázat papírovým motouzem. Hodí se též různé krabice. Mají tu výhodu, že když se promočí, tak se jednoduše pošlou po vodě. Nepřipadáme si potom tak sami na vodě, když kolem nás plaví zbytky civilizace. V lodi vše pěkně rozložit, aby byl přehled a aby vše bylo po ruce. Takto vyzdobená loď nenechá nikoho na pochybách, že se na ní plaví staří mořeňáci.

Různé návrhy, že by bylo vhodné i do lodního pytle ukládat věci samostatně zabalené do igelitových pytlíků a to tak, že rezervní šatstvo až na dno, pak věci na spaní, pak převlečení, pak svetr nebo tepláky a navrch věci do deště a přitom tvrdé předměty zabalit do částí oděvů a uložit je doprostřed pytle - považujeme za přežitek.

Zprávy z oddílů:

ČESKÁ LÍPA

V rámci oslav 25 let založení vodního skautingu v České Lípě vznikl nový oddíl vodních skautů v České Lípě. Tento oddíl byl založen po více jak půlroční pečlivé přípravě. Stalo se tak památného 6. února 1970. Po 25 letech od založení vodního skautingu v České Lípě zde opět žije a pracuje oddíl vodních skautů.

Kapitánem nového oddílu byl jmenován br. Luděk Nykles - Viki, lodivodem br. Václav Konečný - Allan. Instruktorem oddílu je bratr Jaroslav Polák - Johnny, první kapitán oddílu vodních skautů v České Lípě v poválečných letech.

Oddíl vodních skautů má v současné době 18 chlapců a je již řádně registrován.

Adresa: 5. oddíl vodních skautů Česká Lípa
Sokolská ulice, Česká Lípa

Jménem HKVS a redakční rady KAPITÁNSKÉ POŠTY vítáme do našeho kruhu 5. oddíl vodních skautů Česká Lípa a přejem jim hodně úspěchů - dobrý vítr do Vašich plachet na cestě za skvělou skautskou myšlenkou.

Bratr Ing. Mandl - Baloo

KOLEČKA, Ó KOLEČKA

pokračování

Měli jsme tedy přitesané borty a dna na pramičky. S montáží na žebra nebyly větší potíže. Na obou koncích - přídě a zádě - však chybělo dost k tomu, abychom mohli dno i borty přitáhnout pomocí šroubů /spisovně řečeno vrutů/ k čelním trámům.

Byl to problém hodný Archiméda nebo jiného vynikajícího mechanika. Coulová prkna zarputile odmítala přijmout nový tvar a dát se ohnout do příslušné křivky. Tlačili jsme borty k sobě z obou stran přídě, až nám oči lezly z důlků, a když už se zdálo, že se vruty chytí, prkna udělala s úlevou "BOING" a odmrštila tlačící skautíky na druhý konec zahrady.

Po několika pokusech pomohlo bitelné lano, které jsme odvážali přes loď a napínali klackem. Přišroubování čelních trámů proběhlo hladce, až na to, že trámy byly nejdřív moc dlouhé a po přiríznutí poněkud kratší. Ale to se zvládlo.

Vytloukání koudelí a zalévání dehtem proběhlo bez rušivých příhod.

Nastala volba nátěru. Byly odmítnuty návrhy na příčné pruhy à la zebra a nátěr krvavě červený. Rozhodli jsme se pro pouhou impregnaci. Darem jsme dostali dvě velké plechovky impregnačního laku.

"Je to výborná věc", tvrdil dárce nadšeně, "budete překvapeni."

Lodě skutečně nabyly lesku a barvy temného mahagonu. Grizzly v nadšení s natřel i podrážky, tvrdě, že tak boty déle vydrží. Jisté je, že se za ním táhly, když vyšel, pruhy jak od žvýkácké gumy.

Nastala ale vážná komplikace. Jak známo, lodě musí občas jezdit i po suchu. K tomu slouží kolečka, tedy podvozek, který se podsune pod loď, která je pak za mocného řevu tažena a strkána po cestě.

"Téměř každé kolečko podceňuje", pravil jsem, když byly lodě hotovy. "Ale dobrá kolečka ušetří spoustu námahy. Musí být dostatečně silná, pevná a přitom lehká."

To je problém téměř neřešitelný, asi jako při stavbě bitevní lodě. Jak známo, táž má být silně pancéřovaná, ale lehká, má být dlouhá, aby rychle tážela, a zároveň musí být dostatečně široká, aby se dobře tážela.

má mít silné motory, ty ale mají mít malou spotřebu, má mít velký ponor, aby dobře seděla, ale malý, aby mohla zajet až k pobřeží, a tak dále.

Tedy bitevní loď jsme nestavěli, na štěstí.

Taky jsem jich moc neviděl.

Zato jsem viděl množství koleček. Od starého kočárku, přes kupovaná skládací /na kanoe nebo kajak/ až po přepychová bantamová pro převoz plachetnic.

Co jsem ale neviděl, aby kolečka fungovala. Při nejmenším zarezaví a přestanou se točit. Kolečka snad proto, že jsou bytost výlučně suchozemská, odmítají prostě vozit lodě.

Kolečka jsou nadána paličatostí hodnou mezka. Kdysi jsme měli výborná kolečka, která se ale rozsypala pravidelně vždy, když jsme loď táhli přes železniční přejezd a měl jet vlak.

Kolečka dále obvykle jako suchozemec mají takový odpor k vodě, že odmítají plavat. Naše vodní toky, kdyby byly vypuštěny, by odhalily skladiště koleček, zvláště pod šlajsny.

Kolečka jsou předmětem spílání při každém přenášení jezu a jsou považována za zbytečnost a panskou vymejšlenost do té doby, než se zjistí, že nádraží je vzdáleno půl hodiny ostré chůze od vody a domorodci buď nemají nebo odmítají zapůjčit žebřík.

Pak musí kapitán prohlásit něco v ten smysl, že teď se uvidí, jak je prozíravý, když dva týdny se vezou kolečka, na která oddíl tiše klně celou tu dobu. Leč v okamžiku, kdy se kolečka podloží pod loď, vydají tato ze sebe poslední vzdech a rozloží se na prvočísla.

Každý vodák přistupuje ke kolečkům s oprávněnou nedůvěrou a zatátými zuby, protože ví, že kolečka se mu roztahují po lodi, zadarmo se vezou a nakonec nefungují. Je to odvěký boj mezi dvěma živly - suchozemským a vodním, který se koncentruje do problému koleček.

Konečné řešení přinese asi až vynález skládacího vznášedla.

Do té doby bude vodáky pronásledovat vidina pevných, ale lehkých skládacích koleček, která vždycky fungují a vejdou se do lodního pytle.

Od známého jsem získal pár koleček s gumovou plnou obručí na pevné ose. Za svých mladých let tato kolečka vozila jakousi veleříz v pekárně. Slavnostně jsem přinesl masivní kolečka

z dobré oceli na schůzku a ve stručném projevu jsem asi půl hodiny objasňoval oddílu význam a poslání tohoto zařízení. Bratr Hans se tak nadchl, že prohlásil, že kolečka opatří trubkovou konstrukcí.

Námořníci zírali na kolečka se zjevnou nechutí a neskrývaným odporem. "To jsme teda zvědavý na ten patent", zněl hlas lidu.

V rekordním čase byla kolečka upravena. Vypadala velice pěkně, trubková navařená konstrukce byla nastříkána na zeleno.

"To musí unést slona," pravil Hans, "a loď váží nejvýš 80 kg."

Přišel čas křtění nových lodí a bylo nutno je dopravit nějakých 100 metrů k vodě. Kolečka byla mezitím předmětem zábavy a poučení, zvláště vlčata přišla brzo na to, že je lze používat rozmatitým způsobem. V největší oblibě byla jakási hra, při níž jedno vlče sedělo na bobku na kolečkách a ostatní s ním pádili volnou přírodou tak dlouho, až nebožák spadl a mohl být vystřídán jiným.

Ke křtění lodí nastoupilo celé středisko ve vyžehlených košilích a přizváno bylo i něco významných osob z okolí a přilehlé dívčí lesní školy.

Slavnostně jsme vytáhli loď na silnici a podložili kolečka.

První loď jela na kolečkách jak osmiválcový Mercedes, hladce a bezhlučně. Čekal jsem zradu, ale kupodivu se nic nedělo, až na křižovatku.

Z jedné strany přijížděl autobus, z druhé se blížil z kopce traktor s plně naloženým vlekem. Tak Bagýra, který velel převozu, vydal rozkaz zahrnout ke kraji.

Kolečka pochopitelně využila této skvostné příležitosti, zřejmě zvláště proto, že dívčí lesní škola byla už seřazena a dobře na nás viděla.

První, co kolečka udělala, bylo to, že ze sebe s neuvěřitelnou rychlostí svlékla gumové obruče. Takto osvobozena, začala na dláždění vydávat rachot, který obvykle doprovází přesun tankových vojsk. Uvolněné gumy se zasekly, kolečka se přestala točit a loď se neodvratně sesunula na zem uprostřed křižovatky. Při tom se stačila trubková konstrukce zbortit a kovové ráfky na kolečkách beznadějně křivit, takže - jak jsme později zjistili - gumy na kolečkách naprosto nedržely.

Lodě jsme odnesli pokorně až k řece v rukách, od autobusa

jsme si nechali vynést, dívčí lesní škola se hihňala, traktor
posléze odjel.

Gumy jsme zahodili a kolečka dali do kůlny.

Budou se hodit pro vlčata.

Příště:

EXPEDICE LUŽNICE

Kapitánská pošta č. 3/1970 - informační oběžník vodních skautů.
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze - pouze pro vnitřní potřebu.

V Praze dne 18.3.1970
