

TOVELY!

MARSE-... [redacted]

Hlavní kapitánát vodních skautů

KAPITÁNSKÁ ŠTA



CH
UTEK
ČÍSLO



Sestry a bratři, vedoucí vodáckých oddílů .

Během července letošního roku došla mi velká řada pozdravů z vašich letních táborů, které jste prožívali v krásné naší vlasti. Pokud jsem mohl osobně některé tábory navštívit, přesvědčil jsem se, že byly vzorně vedeny a že v nich vládl opravdu junácký duch. Mohu úplně zodpovědně prohlásit, že vodácké tábory roku 1970 svou úrovní předčily tábory roku 1969 jak po stránce junácké výchovy tak i po stránce vodáckého výcviku. Všude na táborech bylo viděti vaši neúpornou a trpělivou práci, s jakou jste se snažili poskytnouti mládeži to nejlepší, co jste jim mohli dát. Vám patří dík velké junácké rodiny za vše, co jste pro mládež učinili. Hlavně jsem byl mile potěšen, s jakou péčí a láskou jste se věnovali nejmenším, vodáckým žabičkám a vlčatům. Viděl jsem vaši nesmírnou obětavost, s jakou jste se věnovali těm nejmenším, aby jejich vzpomínky na letní tábor zůstaly navždy tou nejkrásnější vzpomínkou jejich života a věřím, že vaše práce a obětavost přinese v příštích letech dobré výsledky.

Vedle velké řady pozdravů jsem dostal během července řadu pozvání k návštěvě vašich táborů. Bohužel nemohl jsem všem pozváním vyhovět, protože příprava Lesní Školy a předem plánované úkoly pracovní na červenec mně ani členům HKVS nedovolily všem pozváním vyhovět. Nezlobte se proto na mne a na ostatní členy HKVS - byli jsme aspoň vduchu s vámi a drželi vám palce.

Jménem HKVS vám všem blahopřeji k dobře vykonané práci, děkuji vám za vaši obětavost a lásku k dětem a přeji vaší další práci hodně zdaru.

S junáckým pozdravem "Buď připraven"

za HKVS Stok v. r.
hlavní kapitán

x x x x

M. Vostáka
Z DĚJIN VODÁCTVÍ

Vodní toky byly od pradávna dopravními cestami. Ať se plulo na nich ve vydlabaných kmenech, na vorech, prámech, či jiných lodích. Vodáctví je tak staré jako dějiny kulturního lidstva. Také v našich zemích najdeme doklady o plavbě našich předků. Při bagrování říčního dna Labe se našla vydlabaná loď z mohutného kmenu. Neměla další tvarové úpravy, byl to pouhý kmen, ve kterém se asi bidlovalo, nebo snad pádlovalo kusem větve.

Od první čtvrti desátého století máme již písemné památky o lodní dopravě po našich vodách. Rybníkáři a mlynáři byli naši první vodní technici, a to velmi zruční. V té době byly vory nejpoužívanější dopravní prostředek. Vozilo se na nich různé dříví, sůl, lidi, dobytek, krátce vše, co bylo nutno přepravit.

Na řekách byly zřizovány jezy, propustě a vrata pro vory. O jejich stav pečovali tak zvaní zemští přísežní mlynáři. Četné proudy a peřeje však ztěžovaly dopravu a někdy ji činily nebezpečnou. Proti proudu se koničkovalo. Koně táhli lodě, někdy i lidé se s nimi dřeli. Tak jako později vodáci, když koničkovali slavné Svatojánské proudy - maturitou každého vodáka.

První vodáken, který projížděl naše rybníky a řeky ze sportovního zájmu, byl pan Petr Vok z Rožmberka. V archivech najdeme zprávu, jsou i obrazy, jak pan Vok pluje se svým lovcím nebo fišmajstrem po rybnících za účelem lovu, či potěšení plout, sjíždět peřeje. Připlul totiž v malé lodici pro dva z Krumlova nejdříve do Budějovic a potom až do Prahy. Přitom zdolal všechny tehdejší peřeje, víry a prudké toky.

V naší heraldice máme jednu zvláštnost. Rytíř Zachař z Pašiněvsi má ve znaku laponský kajak, ve kterém pádluje rytíř v bernění. Tento rytíř totiž cestoval v severských zemích. Seznámil se u Laponců s používáním a stavbou kajaků. Po návratu do Čech vystavěl si kajak a používal ho při lovu vodních ptáků. Jeho loď byla na tehdejší dobu takovou zvláštností, že ji získal do svého znaku. Najdeme ji na jeho náhrobku a náhrobcích jeho rodinných příslušníků.

To jsou první historicky doložení vodáci ve sportovním smyslu. Jiným vodákem typu technického stavitele byl strahovský opat Kryšpín Fuk, který se ujal těžké práce splavit tok Vltavy. Se skupinou zkušených mlynářů, sekerníků, vorařů, lodníků, horníků a skaláků se pustil do boje se skalami tvořícími peřeje. Svou práci provedl velmi úspěšně. Takže velké lodě bylo možno vytáhnout koňskými přezžením proti proudu z Prahy až do

řyna a i dál. Tím prospěl obchodu.

Na dlouhou dobu pak umlkají zprávy archivů a kronik o sportovním vodáctví. Jen barevná a přesně kreslená mapa vltavského povodí provedená s náležitým kumštem měšťanem hradčanským a příslušníkem cechu pražských malířů Davidem Altmannem z Eidenburgu zůstala upomínkou na dobu Fukových plaveb po Vltavě. Mapa je cenná tím, že nám uchovala jadrná česká jména pro kde jaké skalisko, skálu, zákrut, brod a místo podél řeky. Stála by za to ještě dnes ji vydat pro potěšení vodáků i jako kuriozitu, jaká se hned někde nenajde.

Do Prahy a povodí Vltavy se postupně dostaly různé typy lodí většinou přivezené Italy, Holanďany, Němci, tedy spíše pro námořní dopravu než pro říční. Byly těžké, vyžadovaly početného osazenstva počítaje i veslaře. Ale tyto lodě se staly základem pozdějších sportovních.

Koncem devatenáctého a začátkem dvacátého století se počalo jezdit na gigech na "grundle", to je na smažené mřenky do Podolí, Modřan nebo až do Chuchle. Roku 1862 pořádá pražský Sokol "vodní výlet" na lodích do Modřan. Vznikly i veslařské kluby, které byly pak zárodky vodáctví, v pojetí jak ho známe dnes. Dne 15. srpna 1876 pořádá veslařský klub Blesk vodní zájezd z Prahy do Hamburku. Čtyři členové jeho veslují po Vltavě a Labi. Do Hamburku dorazili za jedenáct dnů. To je kromě plavby Petra Voka jediná doložená nejstarší vodácká výprava na delší trati. Blesk pak organizoval pro své členy veslařské plavby až do Štěchovic. Jednou dokonce za jediný den veslovat do Štěchovic a zpět. Kdo se pamatuje na proud u Vraného, kolem ostrova sv. Kiliána, dovede si představit, jak se asi chlapci na veslicích zapotili. Byl to na tehdejší dobu pěkný výkon. Pročítáme-li staré lodní knihy tak z let 1876 - 1890, najdeme často slovo kanoes. Není to však kanoé dnešního typu. Ve skutečnosti to byly dřevěné kajaky stavěné klinkrem, nebo karvelem a poháněné pádlem jako u dnešního kajaku. Asi pozůstatek lodí, které k nám zavedl ctihodný rytíř z Pašíněvsi. Právě indiánské kanoé s pádly měl jako raritu Český Athletic Club v Roudnici. Do majetku tohoto roudnického klubu se tato loď dostala podivnou cestou. Koupil ji člen klubu pan Zinke od dvou anglických obchodníků s koňmi, kteří byli současně náruživí lovci ryb a zejména pstruhů. Kníže pán Kinský je pozval na své panství a později doporučil knížeti Schwarzenberkovi, který jim dal povolení rybolovu na rybnících a řekách v jeho panství. Oba Angličané si přivezli toto kanadské originál kanoé a používali ho při svých rybářských toulkách. Tak pánové Stevens a Bradly přivezli první kousek zálesáckého westernu do našich zemí. Plavili se po řekách Vydře, Malši, Vltavě, Chři a řadě rybníků. Také loď typu houseboatu se objevila na hladinách našich rybníků a jezer. Zoolog Dr. A. Frič putoval s ní a prováděl své vědecké pozorování.

Všestranný sportovec J. Rössler-Ořovský založil roku 1893 Český Yacht Klub. V tomto klubu vedle plachtění se počal pěstovat, jak se tehdá říkalo, "rivercamping". K tomuto sportovnímu vodáctví se používalo menších lodí typu wherry, yolly, pramic, ševců, ježdíků a kanoes. Ševcům se po r. 1898 počalo říkat po pražsku "maas".

Nápad použít kanadských kanoí pro rivercamping na našich řekách se zrodil v hlavě pana Štuziga, člena ČYK, tak kolem r. 1905. Firma Blecha a Mašek zhotovila podle jeho modelu první "čské kano". Jednotlivé lodě podle způsobu stavby vážily však 60 - 80 kg. J. Rössler-Ořovský je opatřil krytou přídílí a zádí. S těmito kanoistickými dreadnoughty byly sjety v letech 1908 - 1910 všechny české řeky. Roku 1910 zavedl J. Rössler-Ořovský plátěné potahy na kanoa používané pro vodní sport. Vzorem mu byly lodě firmy Kennebec z Ontaria. Tím dostali vodáci do rukou lehčí lodě než se jich používalo dosud.

Ořovský si postavil mohutný houseboat pokřtěný na Pétr Vok z Rožmberka. Tato objemná loď byla vykoníčkována až na Cholín.

J. Rössler-Ořovský jako člen olympijského výboru zúčastnil se olympijských her ve Stockholmu v r. 1912.

Poznal tehdy také novinku - švédské námořní a vodní skauty. Myšlenka a způsob práce švédských vodáků ho velmi zaujala. Po návratu do Prahy založil se svým synem a jeho spolužáky první oddíl vodních skautů, který byl součástí Českého Yacht Klubu. Oddíl dostal do vínku několik kanoí a Rösslerův houseboat.

Roku 1921 se oddíl osamostatnil a přestěhoval se do lodní klubovny na dolní špičku Střeleckého ostrova, později pak do vodárenské věže u smíchovské strany štitkovského jezu.

Tím začala další stránka historie našeho vodního skautingu.



Odznak I. oddílu vodních skautů při Č.Y.K. z r. 1912

H. J.

6 dní z deníku.

22. 2.

Dneska je u nás skautský ples. V pořadí již osmý. Začátek v 19,30 hod., lépe přijít dřív. Pánové vybojují místa u stolů, dámy pomohou s tombolou. Mládež o přestávce prodá slosovací kupony. Totiž v Nymburce bývá bohatší tombola - od hřebíčku až po maminčin dort můžete vyhrát vše. Konec? Až to skončí.

23. 2.

Neděle. Jak sladké slovo a jak chutná na jazyku. Ovšem, lepší by byla neděle zimní na horách, či neděle jarní někde venku, či letní na i u vody. Zatím je to jen smutná mokrá neděle koncem února. Teoreticky by se měly objevit kočičky a první sněženky, ale kde je teorie. Nikde nic. Vypadá to, jako by zima nechtěla odjet na sever. Ovšem přesevšeco se může vyraziti za město. Ano, i v tomhle psím počasí je něco pěkného. A tak jsme se vydaly na obvyklou nymburskou procházku přes Ostrov do Dubiny a ke Kovanicům. Labe má již trochu svojí obvyklé vůně. To znamená, že by mělo přijít jaro.

27. 2.

Tak jsem přijela z té smutné Prahy a tady mě čekal ještě smutnější Nymburk. Ano, celý Nymburk, protože snad každý znal Dědku Říhu. Proč znal? Protože dědek dnes zemřel. Nemohu si to srovnat, když ještě nedávno jsem mu dávala podepsat deník, mluvila s ním na ulici, jezdila ráno vlakem a najednou prostě Dědek není. Zbyla jen vzpomínka, pár filmů z tábora a pak ... Ale ano, na Dědku přece nemůžeme nikdy zapomenout.

6. 3.

Motto: Ať ohně našich táborů

svítou vždy světlem

zapalovaným na Tvoji památku.

Dnes jsme se všichni s Dědkem rozloučili. Suchozemští i vodní a skoro celé město.

8. 3.

Zima je přecejn moc dlouhá a zanechává po sobě nezahladitelné stopy. I mezi lidmi se uplatňuje zákon džungle. Jen silní přežívají - silní a zdraví. Kdo z nemocných přežije, ten se určitě uzdraví.

21. 3.

První jarní den a zdá se, že tu jaro již opravdu bude. Jak se to pozná? Labe už voní. Cizinec "nepolaban" si myslí, že Labe smrdí. Ale to

je omyl. Labe totiž voní... Nejvíc na jáře. Tráva je teprve tu a tam nazele-
nalá, listy ještě žádné, rákos se kolébá ve větru, létají ještě vrány /myslím
tak "zimně"/, ale Labe již voní. Zeptejte se děvčat z 2 v.s. - ty vám to
řeknou také. Ale život jde dál a my také. Jaro nám dalo nové síly. Budou Ve-
likonoce - 3 dny volna - výlet.

Kapitánská pošta č. 8, 9/1970. Informační oběžník vodních skautů.
Vydává vlastním nákladem HKVS v Praze. Pouze pro vnitřní potřebu.
V Praze dne 12. srpna 1970

Josef Štok

Metodika vodáckého výcviku

Zimního období použijeme k intenzivní přípravě k vlastnímu vodáckému výcviku, který zahájíme, jakmile tomu dovolí povětrnostní podmínky. Protože vodní skauting vyžaduje zvýšené tělesné požadavky a bezpodmínečnou znalost plavání, podnikáme s nováčky pěší nebo lyžařské výlety podle možnosti za každého počasí, aby se jejich těla náležitě otužila. Pokud jsou v místě lázně, navštěvujeme je pravidelně, aby se nováčkové buď vůbec naučili plavat, nebo se v plavání dále zdokonalovali. V tomto přípravném období jsou dva důležité faktory, a sice tělesné otužování a zvyšování tělesné odolnosti a seznamování se s povahou a charakterem našich svěřenců, které vedeme k družnosti, k oddílové pospolitosti a tím k vytvoření ukázněného kolektivu.

Vlastní výcvikový systém musí dbáti na všestrannost, čímž rozumíme sladěný tělesný a duševní vývoj. Nováčkové mimo praktický tělesný výcvik vodácký musí být seznámeni i s teoretickou náplní, podle níž se vodácký výcvik řídí. Používejte při výcviku hodně schopnost mládeže napodobovati /opičení/. Užívání zásady "nemluvit-cvičit" předpokládá, že cvičitel sám dovede výcvik přesně provést. Po provedené ukázce rozložte výcvik na jednotlivé fáze, vysvětlete teoreticky proč ten který pohyb se musí provádět tak a ne jinak. Jestliže cvičenec předvedenou ukázkou dobře napodobí a jestliže dobře pochopí teorii, je další výcviková práce značně ulehčena, protože cvičenec své pohyby snadněji sám kontroluje. Při výcviku je třeba dbáti rozmanitosti, aby svým stálým a pravidelným opakováním se nestal nezajímavým. Vyjíždky neprovádějte stále stejným směrem a nekonejte je též za pěkného počasí, ale i za ztížených povětrnostních podmínek, aby návyk pádlování, získaný za příznivých podmínek, probíhal stejně i za podmínek nepříznivých. Vedoucí výcviku musí si být vědom, že cvičenci jsou ve věku, kdy jejich těla jsou v rozhodujícím stadiu tělesného vývinu a podle toho musí rozvrhnouti i cvičné dávky. Zásadně netrpte při pádlování jednostranný výcvik. U nováčků dbejte na časté střídání stran /nejméně po 15 minutách/ a teprve u pokročilých tyto lhůty prodlužujte, stále však dodržující zásadu střídání. Před každou cvičnou jízdou jest třeba provést krátkou

rozcvičku a po jízdě provést uvolňovací a dechové cvičení. Při intenzivnějším výcviku /každodenním/ můžeme pozorovat na svěřencích určitý stupeň únavy, která se projevuje nezájmem, neochotou, duševní podrážděností a tělesnou leností. V tomto případě přerušete vodácký výcvik třeba na týden a volte pro svěřence jiné poutavé zaměstnání /míčové hry apod./. Již od samých začátků vodáckého výcviku vštěpujte svěřencům lodní kázeň, která z důvodů bezpečnostních je jednou ze zásadních momentů vodáctví. Okamžité a dokonalé provedení rozkazů kormidelníka tvoří předpoklad bezpečné jízdy na vodě a zamezí nepříjemným a někdy i nebezpečným případům. Mezi lodní kázeň patří i dochvilná docházka k výcviku, jejíž nedodržování brzdí celkový výcvik celé posádky.

Vlastní výcvik pádlování, kde to poměry jen trochu dovolují, začněte na přípravním můstku, tj. na plovoucím upevněném voru, podloženém dřevěnými neb kovovými sudy ku zvětšení jeho nosnosti. Podél delší vnější strany přístavního můstku postavíme delší lavici asi 35 cm vysokou a vzdálenou od kraje asi 10 cm. Místo normálních pádel zhotovíme si cvičná pádla tím, že na oblou tyč, dlouhou asi 150 cm, přibijeme na horní konec kolmo k tyči asi 10 cm dlouhou oblou tyč, která nám nahrazuje vysoustrahovanou hlavici pádla a na dolní část dlouhé tyče přibijeme podélně prkénko dlouhé 60-70 cm a široké maximálně 10 cm, nahrazující perut pádla. Na lavici posadíme cvičence, obličejem jedním směrem, rozkročmo na vzdálenost sedaček na pramici. Výcvik nováčků na tomto zařízení se velmi osvědčil, protože instruktor volně se pohybující na přístavním můstku může lépe sledovat práci cvičenců, nejsou rozptylován starostí o loď. V případě potřeby může instruktor vlastní rukou uvést tělo nebo ruce cvičence do správné polohy. Přesednutím na lavici tak snadno nacvičíme obě strany pádlování. Tento způsob výcviku se doporučuje nejen pro výcvik nováčků, ale doporučuje se ho provádět na začátku každé sezony vodácké pro vypracování čistoty a ekonomiky stylu. Pokud není možnost si postavit vlastní plovoucí můstek, popsaný na počátku tohoto odstavce, jest možno použít též upevněné pramice.

Výcvik pádlování začínáme ze základní polohy, tj. pádlo leží na plocho na stehnech obou nohou, vnitřní ruka drží pádlo za hlavici a vnější svírá pádlo těsně nad listem. Cvičenci sedí na sedačkách těsně u kraje pramice, vnější noha

v kolenu ohnutá a stehnem opřená o bok loďe. Vnitřní noha je mírně pokrčená, natažená dopředu spočívá chodidlem na podlážce. Tělo jest zcela volně vzpřímené, hlava otočená ve směru jízdy. Na povel "Pozor" vnější ruka nese obloukem list pádla dopředu, zatím co vnitřní ruka současně nese pádlo za hlavici vzhůru. S prvním pohybem pádla se začne vytáčet tělo v bocích tak, že vnější rameno se vytáčí dopředu za zcela mírného předklonu. Zatím pádlo dokončuje pohyb do polohy zcela kolmé nad vodou, tak, že i vnitřní ruka, nesoucí pádlo vzhůru, jest mimo loď nad vodou. Na další povel "Vpřed" cvičenec ponoří pádlo stále kolmé v poloze, celým listem do vody a nyní začíná tah pádla vodou tím, že vzpříme trup, vytočíme tělo v bocích do původní polohy, vnější rukou táhneme list pádla vodou až k boku, zatímco vnitřní ruka působí tlakem na hlavici proti tahu vnější ruky. Po celou dobu tahu držíme pádlo stále kolmé k hladině vodní, protože v této poloze jest tah pádla nejúčinnější. Tah pádla končí, když se list pádla přiblíží k boku, neboť další tah jest již neúčinný, a proto necháme tah pádla volně splynout dozadu, přičemž vnitřní rukou vytáčíme pádlo vnější stranou listu vzhůru. Po splnutí pádla dozadu a po jeho vytočení vytahujeme vnější rukou pádlo z vody ven a vnitřní rukou otáčíme list do plochy vodorovné až do polohy, uvedené na začátku tohoto odstavce jen s tím rozdílem, že pádlo nepoložíme před sebe na stehna, neboť již pokračujeme dále v pohybu, tj. děláme pohyb popsany pod povel "Pozor". Tím jsme uzavřeli jedno zabránění pádlem jako celek. Toto jedno zabránění dělíme na 4 fáze, které postupně jmenujeme, jak po sobě následují: 1/ zasazení 2/ protažení 3/ splývání 4/ vytažení. Tyto fáze pak ještě kombinujeme z různých hledisek, jako práce pádlem ve vodě a nad vodou, vydávání energie a uvolnění a rytmus pádlování. Práce pádlem ve vodě obsahuje 3 fáze /1,2,3/, kdežto fáze 4 jest práce nad vodou. Vydávání energie obsahuje dvě fáze /1,2/ a uvolnění obsahuje také dvě fáze /3,4/. Rytmus, přeměněný na značky Morseovy abecedy, vychází jako tečka - tečka, tj. fáze 1 a 2 a dále čárka - čárka, tj. fáze 3 a 4. Pod značkou tečka - tečka provádíme dvě fáze /1 a 2/ rychle energicky a s nasazením vlastní síly. Pod značkou čárka - čárka provádíme dvě fáze /3 a 4/ zvolna a s uvolněním svalstva. Tato tři hlediska /práce pádlem ve vodě a nad vodou, vydávání energie a uvolnění, rytmus pádlování/, pak navzájem souvisí. Jako příklad si vezmeme práci pádlem

ve vodě /fáze 1, 2, 3,/ a práci pádlem nad vodou /fáze 4/.
K fázi 1 a 2 se vztahuje výdej energie a rytmus tečka - tečka,
k fázi 4 se vztahuje uvolnění a rytmus čárka - čárka.

K jednotlivým fázím jest ještě dodati následující:
Zasazení, někdy též uváděno jako zásek, se provádí energicky, rychle a čistě /pádlo kolmo do vody/, aby voda nestříkala. List zasazujeme do vody těsně u boku lodě, ale zase ne tak těsně, abychom si dřeli palec vnější ruky o bok lodě. Zasazení pádla do vody provedeme pouze pažemi, nikoli tělem, které je již stejně mírně předkloněno. Tělo v momentě zasazení nesmí již jíti dále do předklonu, protože by nastávalo tak zvané padání do vody, které působí nepříznivě na plynulý běh lodi, neboť přílišným přenesením váhy se posunuje těžiště lodi dopředu. Následkem toho se před lodí ponořuje více do vody, zatímco záď lodi se vynořuje. V důsledku toho se zvětšují čelní odpory a na zádi vzniká škodlivé ssavé víření, což brzdí běh lodi. Proto jest třeba při nácviku dávat bedlivý pozor, aby zasazení se dělo pouze pažemi a aby natažení paží, vytočení těla v bocích a vytočení vnějšího ramene dopředu bylo provedeno současně.

Protažení jest nejdůležitější fází pádlování, protože v něm dáváme lodi energii, která jí pohání dopředu. V tomto momentě konáme několik pohybů najednou, a sice napřimujeme tělo, otáčením těla v bocích dáváme rameno zpět do původní polohy, vnější rukou táhneme pádlo k boku, zatímco vnitřní ruka tlačí hlavici dopředu. Do všech těchto pohybů dáváme sílu a budme pamětlivi toho, že loď jede tak rychle, kolik síly dáme do této fáze. Při protažení dbáme, aby pádlo bylo taženo po celé délce protažení od nasazení až skoro k boku, stále kolmo k vodní hladině a stále stejnou silou. Jakmile list dotáhneme až k boku těla, přestaneme táhnouti a bez jakéhokoliv konečného škrubání necháme pádlo volně splynout za bok, čímž vlastně již přecházíme do další fáze.

Splývání jest doba oddechová, kdy tělo je v normální základní poloze a svaly jsou zcela uvolněné. Tento klid dává lodi možnost, aby bez jakýchkoliv rušivých pohybů využila dané jí energie a popojela kupředu v poměru k dané energii. V této fázi je tudíž nejdůležitější momentální klid těl posádky lodě.

V tažení pádla z vody, jeho cesta dopředu až do okamžiku jeho opětného zasazení, provázená vytočením vnějšího ramene,

mírným předklonem a vztažením rukou s pádlem dopředu porušuje klid dosud tiše plynoucí lodě a musí být provedeno pomalu, klidně a nenásilně, abychom ještě dali lodi možnost využít dané jí dopředné energie.

Když jsme detaily jednotlivých fází pádlování procvičili s jednotlivci, věnujeme pozornost posádce lodi jako celku. Od celku budeme vyžadovat, aby každý jednotlivý pohyb jedince se děl časově stejně s pohybem ostatní posádky. To znamená, že zasazení se provádí u celé posádky v jediném zlomku vteřiny, že celá posádka stejnou dobu protahuje pádlo vodou, že vytažení pádla z vody a jeho nesení kupředu se děje celou posádkou stejně. To vše dohromady znamená, že pohyby jednotlivců se vlastně zhmotní v jedno tělo a pak můžeme teprve říci, že posádka lodi je sježděná, že jsme odstranili veškeré rušivé momenty běhu lodě a že jezdíme ekonomicky, tj. že síla, daná do pádlování, se přenáší plně a efektivně do běhu lodě.

Ke konci vlastního pojednání o výcviku pádlování nutno ještě upozornit na některé často se opakující chyby. Je to ztrnulé držení těla, které způsobuje bolestivost a brzkou únavu cvičence, ohnutá záda /kočičí hřbet/, která způsobují dýchací potíže, křečovitě držení pádla, způsobující křeče loketních svalů. Tyto křeče odstraňujeme tím, že ve čtvrté fázi vnější ruka drží pádlo pouze mezi palcem a ukazováčkem a ostatními prsty volně pohybuje. Dále je třeba ještě upozornit na nesprávné kroucení těla při protažení ve druhé fázi, na špatné dýchání, nedodržování tempa jednotlivci, trhání při zasazení v první fázi apod. Objeví-li se tyto chyby u jednotlivců nebo u celé posádky, doporučuje se buď vrátit jednotlivce, nebo celou posádku na pevnou lavici na přístavním můstku k několika cvičením a chyby tak odstranit.

Jakmile máme posádku dostatečně vycvičenou na pevné lavici nebo upevněné pramici, přecházíme k výcviku na volné vodě. Zde opět používáme pramice, které se nejlépe hodí pro skautské oddíly. Důvodů je několik. Posádka pramice tvoří jednu družinu, na jedné lodi zaměstnáme celkem 7 cvičenců, tj. celou družinu, která tím i při výcviku tvoří jeden kolektiv. Finanční náklady a odborné znalosti k výstavbě pramice jsou minimální. Na kurzu kapitánů vodních skautů, konaném ve dnech 22. a 23. června 1968, bylo na nákup veškerého materiálu na stavbu pramice, včetně přiřiznutí

a ohoblování materiálu, vyúčtováno 700,- Kčs a stavba pramice mimo zatemování a napuštění byla provedena dvěma staršími skauty za 2 dny. Myslím, že to vše mluví velmi přesvědčivě, aby vodní skauti, kde to vodní poměry jen trochu dovolí, používali pramice.

Při předchozím výcviku poznal cvičitel důkladně svěřenou posádku a ocenil každého jednotlivce podle jeho charakterových, mravních i fyzických vlastností a tyto své poznatky nyní použije pro rozmístění posádky na pramici. Na první sedačku, počítaje od příde, umístí veslovody /háčky/, kteří udávají celé posádce rytmus pádlování. Tito musí mít vyvinutý smysl pro rytmus. Zavedený rytmus nelze libovolně měnit. Změna rytmu se děje pouze na rozkaz kormidelníka a daný rytmus je třeba stále dodržovat. Na druhou sedačku umístí při cvičných jízdách váhově nejtěžší chlapce, při jízdách se zavazadly umístí tyto na třetí sedačku, aby vyvažovali váhu zavazadel, umístěných na přídi. Zbývající 2 členy posádky umístí na třetí sedačce, resp. na druhé sedačce. Určení kormidelníka na pramici je velmi zodpovědný úkol. Kormidelník je jednak rádce družiny, jednak zastává místo kapitána na lodi, čili nese odpovědnost za bezpečnost posádky i loď. V jeho osobě se musí soustředit jednak dobrý skaut, jednak dobrý vodák, a proto jeho ustanovení se musí dít odpovědně a po zralé úvaze. Kormidelník musí svými znalostmi vynikat nad ostatní členy posádky, musí je ovládat a usměrňovat a musí být jimi uznávanou autoritou, ale přitom musí být všem členům posádky přítelem a dobrým starším kamarádem.

Protože máme již posádku pramice ustanovenou, můžeme vyplouti. Vyjížďka počíná startem. Před vlastním startem prohlédne kormidelník pramici a eventuelní vodu dá určitému chlapci nebo chlapcům vybrat pomocí lopatky. Kormidelník osobně upevní kormidlo, přesvědčí se, zda dobře "sedí". Takto připravenou pramici přidržuje u přístavního můstku nebo břehu háček, určený kormidelníkem, načež kormidelník dá povel: "Posádka, v řad nastoupit." Na tento povel nastupuje posádka /mimo háčka držícího pramici/ v řad počínaje háčkem a k němu se řadí vpravo osazenstvo druhé a třetí sedačky. Posádka nastupuje s pádly tak, že v pravé ruce, připažené k tělu, drží pádlo kováním listu na zemi u pravé nohy. Kormidelník prohlédne, zda je posádka v pořádku a v kladném případě dá povel: "Na loď nastoupit." Na tento povel posádka

udělá vpravo bok, pádla dá do ponesu a kráčí v čele s kormidelníkem k pramici. Do pramice nastupuje první kormidelník, po něm posádka třetí sedačky, druhé sedačky, první sedačky mimo háčka, přidržujícího pramici. Na povel: "Cdrazit" háček odstrčí pramičku na vodu a zaujme své místo na první sedačce. Na povel: "Připravte se, pozor, vpřed" začne posádka pádlovat. Na povel "Pohov" přestane posádka pádlovat a složí pádla do základního postavení, tj. pádlo leží vodorovně na nohou, list pádla na plocho nad vodou. Při jízdě na povel: "Stop" ponoří posádka pádlo kolmo do vody, těsně před bokem a pevně je drží na tomto místě. Na povel: "Kontra" zasadí posádka pádlo způsobem, popsaným v předchozí větě a tlačí vnější rukou pádlo ve vodě proti směru jízdy a vnitřní rukou hlavici pádla táhne k sobě. Při tomto povelu dochází často k neuspořádanému pádlování a proto je třeba dobře jej nacvičit, aby se pádlování dělo spořádaně a v rytmu. Při zpětné jízdě musí kormidelník pevně držet kormidlo vzhledem k opačným tlakům na něho působícím. Při normální jízdě vpřed mohou nastat okolnosti, které nutí kormidelníka k těmto dleším rozkazům, jako: "Pravá strana stop", "Pravá strana kontra", "Levá strana stop", "Levá strana kontra." Výkon těchto povelů není třeba popisovat, protože je jasné, že povel provádí strana, které se povel týká, zatímco druhá strana normálně pádluje. Chceme-li protijedoucí, nebo míjející loď slavnostně pozdravit, použijeme povel: "Pádla k počtě vztyč." Tento povel provádíme ze základního postavení tím způsobem, že pádlo vysuneme tak daleko nad vodu až vnitřní ruka, držící hlavici, spočine na stehně vnitřní nohy, kde pevně spočine a vnější ruka nese pádlo vzhůru až do polohy kolmé s listem rovnoběžně s tělem. Pozdrav zrušíme povel: "Pohov." Normální pozdrav provádí pouze kormidelník buď pohybem ruky, nebo vodáckým pozdravem: "Ahoj."

Povinností kormidelníka před startem je též prostudovat vodu a hlavně v ní umístěné překážky, jako kameny, pevné kůly, stromy, mělčiny, event. tam stojící nebo plující lodě, aby předem věděl, jak bude muset s loď manévrovat. Při startu více lodí určí vedoucí oddíl pořadí startujících lodí, časové intervaly mezi jednotlivými starty a na jejich dodržování osobně dohlíží nebo pověří tím svého zástupce. Samotný start na stojaté vodě se koná vždy proti větru, na proudící vodě proti proudu.

Při přistávání se řídíme stejnými pravidly: na stojaté vodě přistáváme proti větru a na proudící proti proudu. Na výletech, pro volbě přistávání musíme myslit již předem na možnost následujícího startu. Přistaneme-li těsně před mělčinami nebo peřejemi, značně si tím znesnadníme pozdější start. Při jízdě více lodí musí vedoucí počítati s místem, kde může přistát více lodí. Přistane-li loď pouze na krátkou dobu, dává kormidelník povel: "Pádlo odložit", načež posádka položí pádlo do lodě podle boku s hlavicí na sedačce a listem kolmo vzhůru opřeným o bok lodě. Po přistání loď vyskočí háček nejbližší břehu z lodě a přidržuje loď u břehu. Je-li dán povel: "Z lodě vystoupit" bez předchozího povelu: "Pádlo odložit", vystupuje posádka s pádly. První vystupuje zbývající háček, potom osazenstvo druhé sedačky, třetí sedačky a poslední vystupuje kormidelník. Toto pořadí odpovídá i staré námořní tradici, že na loď první vstupuje kapitán a poslední opouští loď a kormidelník je na lodi kapitánem. Po vystoupení posádky z lodě upevní háček loď ke břehu lanem a zabezpečí ji před samovolným vzdálením. Kormidelník po provedení se osobně přesvědčí, zda upevnění a zabezpečení lodě je spolehlivě provedeno.

Jak vidno z předchozích statí, mluvíme při výcviku na plovoucím přistavním můstku neb pevné pramici o funkci instruktora výcviku, kterým může být vedoucí výcviku oddílu nebo jeho zástupce, rádce družiny co by kormidelník, nebo jiný odborník, ovládající metodu výcviku pádlování. V dalším, kdy posádka již jezdí volně na pramici při výcvikových jízdách, výletech nebo putovních táborech, přebírá funkci instruktora posádky již jen kormidelník, což jest tedy, jak zřejmo, velmi odpovědná funkce. Kormidelník při výcvikových jízdách dbá o správnou techniku pádlování a musí tudíž sám tuto techniku bezvadně ovládat, aby mohl chyby posádky opravovat. Další výcvik posádky spočívá v ruce kormidelníka a proto můžeme právem říci, že posádka je taková, jako její kormidelník a že posádka je jeho věrným obrazem. Aby kormidelník mohl být plně odpovědný za bezpečnost své posádky, musí posádku vést ke kázni a pozornosti při jízdě, aby posádka si navykla rychle a přesně reagovat na jeho povely a tím vytvořila předpoklady pro bezpečnou jízdu hlavně na tekoucích vodách. Tuto rychlou reakci nelze vydupati až při jízdě samé, ale musí být trpělivě nacvičována již na výcvikových jízdách. Na druhé straně je povinností kormidelníka pečlivě se starat o bezpečnost

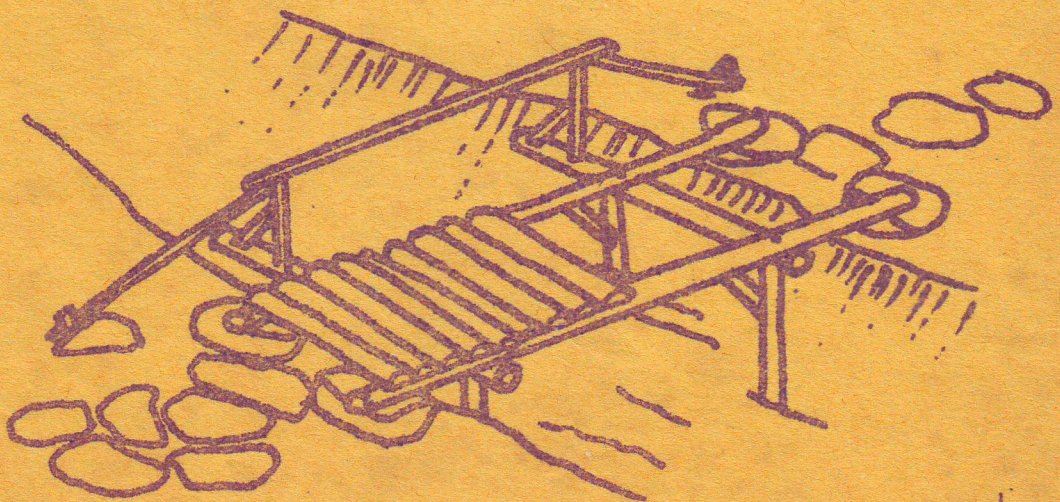
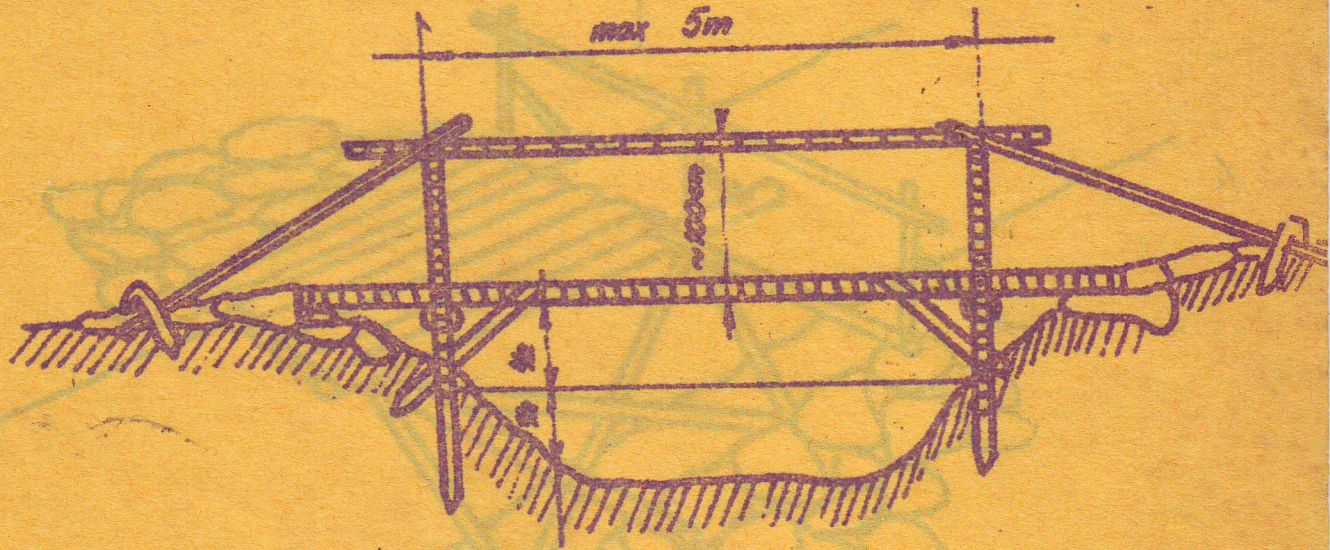
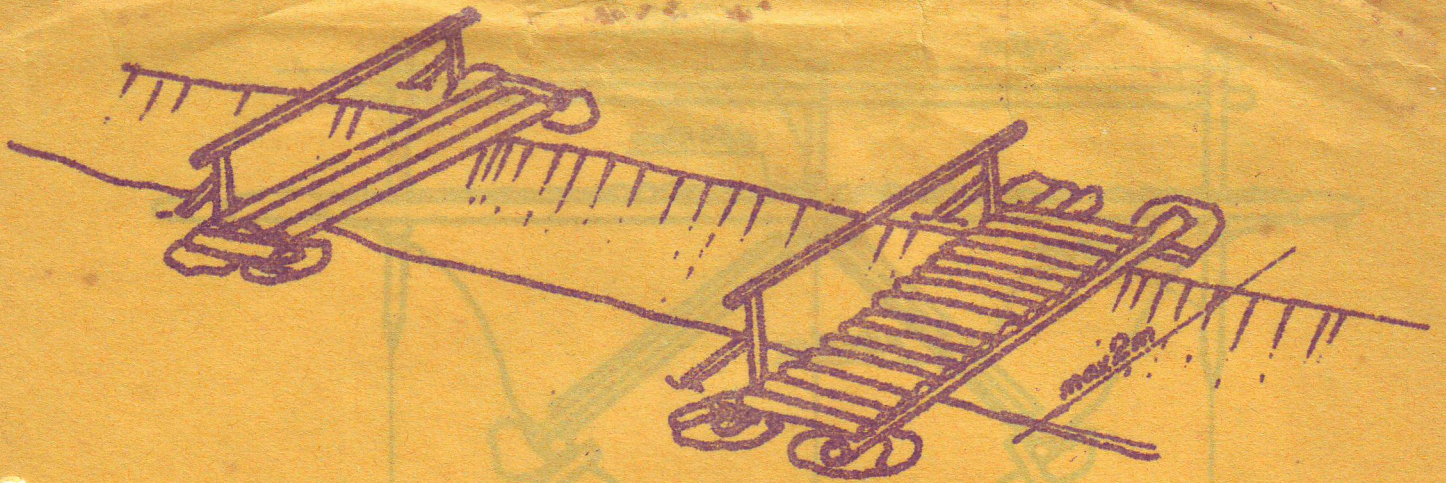
posádky tím, že bedlivě sleduje vodu před lodí. Čím rychleji voda proudí, tím více se musí kormidelník dívat na vodu daleko kupředu před loď, aby včas viděl všechny překážky a mohl na ně reagovat manévrem. Kormidelník musí bedlivě sledovat proudnici řeky, udržovat v ní kurs loď, bráti v úvahu vratiproudy a pro bezpečný kurs loď musí počítat i s větrem, který by jej mohl zanést na nežádoucí místo. Při projíždění vorových propustí, které mu nejsou dobře známy za každé výšky vody, přistane dostatečně vysoko před propustí, důkladně ji prohlédne a určí, jakým způsobem bude projeta /s nebo bez zavazadel, s celou nebo částečnou posádkou, nebo rozhodne z bezpečnostních důvodů o přenesení/. Při zahražené propusti určí způsob, jak a kde bude loď přes vodní dílo přetažena /propustí, přes jez, nebo terénem/. Při jízdách, i když je dán povel k pohovu, má celá posádka pohov mimo kormidelníka, který stále musí být ve střehu a sledovat vše, co se děje před lodí, a kolem lodí. Tímto vším je dána funkce i povinnost kormidelníka, jeho odpovědnost za bezpečnost posádky i loď, ale také odpovědnost vedoucího oddílu za určení osoby kormidelníka.

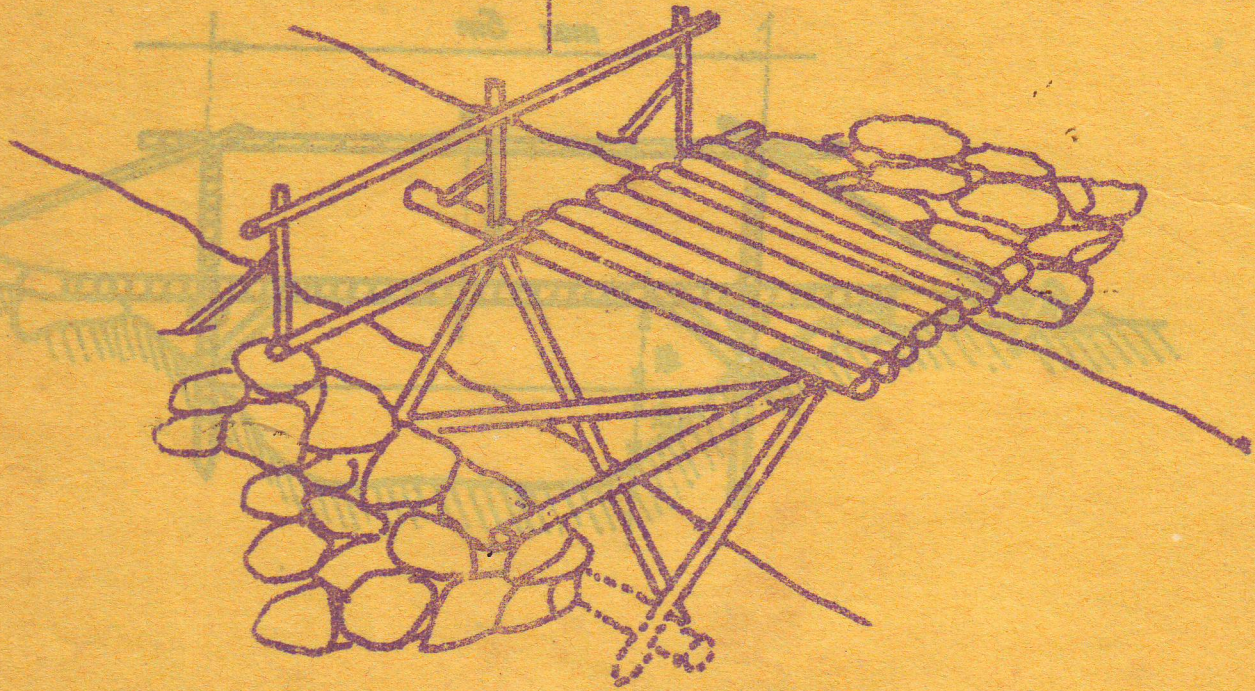
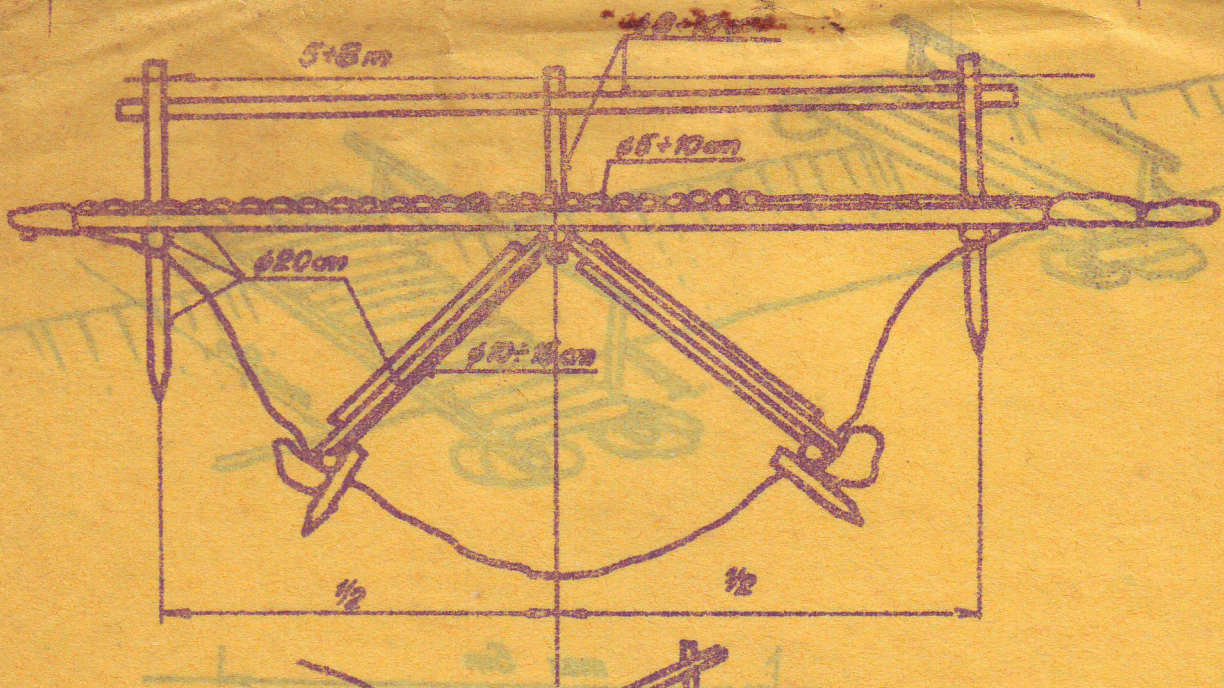
Nakonec si ještě promluvíme o zachraňování zalité nebo převržené lodí. Zalitá pramice při plné posádce se zavazadly je častější než převržená, která spíše nastane při projíždění vorových propustí. Nastane-li zalití pramice vodou a kormidelník uzná, že se loď již nedostane ke břehu, nařídí posádce opustit loď. Posádka opouští loď vždy směrem proti proudu řeky, aby eventuelně nebyla lodí, naplněnou vodou a tudíž velmi těžkou, přiražena na kameny ve vodě. Kormidelník jako kapitán opouští loď poslední. Nezbytnou součástí pramice, obzvláště na výletech, má být lanko asi 10 m dlouhé, jehož jeden konec je upevněn na zádi pramice a druhý konec je opatřen plovákem. Lanko musí být vždy pečlivě svinuto do volného kotočce, z něhož se může volně odvinovat. Kormidelník, opouštěje loď, uchopí plováček a pluje s ním k nejbližšímu břehu, nebo lépe řečeno k nejpříhodnějšímu břehu. Jakmile jest lano napnuto a loď tažena ku břehu, dostane správnou pozici ve vodě a proud vody částečně pomáhá pramici tlačit ku břehu. Další povinností kormidelníka je podle situace určit, kdo z posádky bude zachraňovat zavazadla a kdo mu bude pomáhat při vleku loď. Po přiražení loď ku břehu tuto částečně nadsadíme a celá posádka se věnuje čerpání vody z loď pomocí lopatek, pádel nebo větších nádob. Podle toho, jak se voda vyčerpává, vždy občas loď povytáhneme výše na břeh. Nikdy se nepokou-

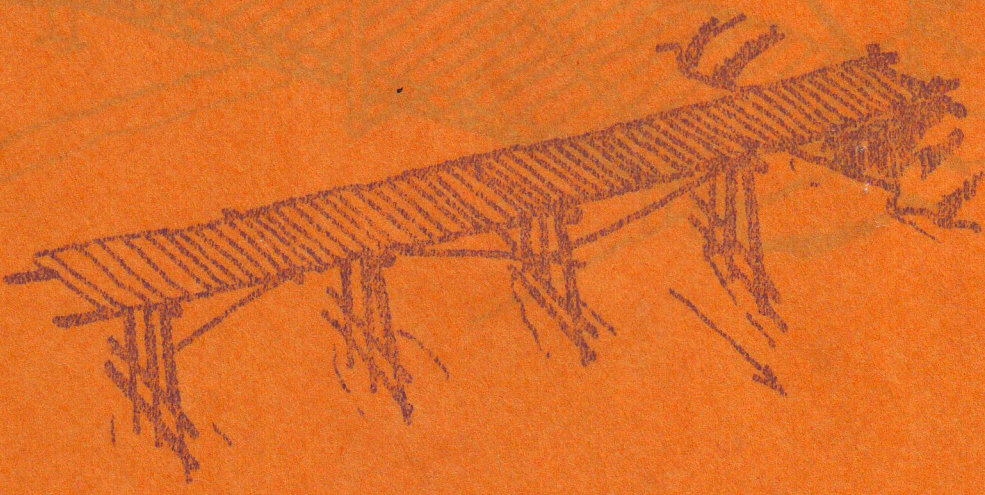
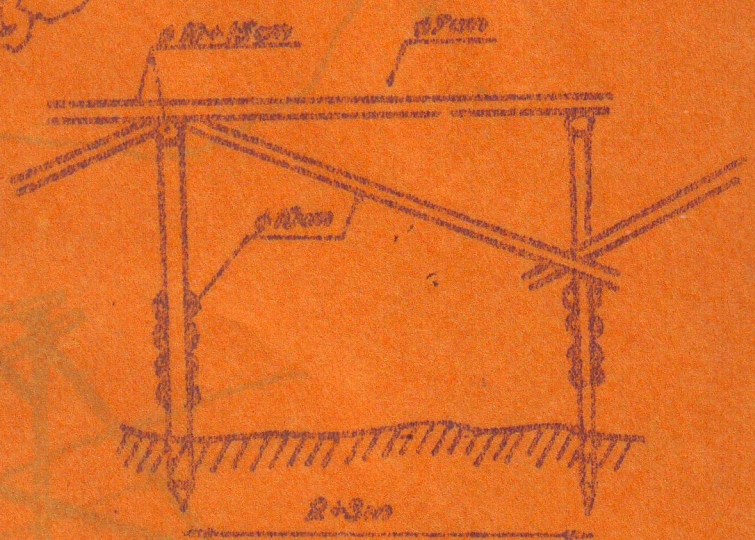
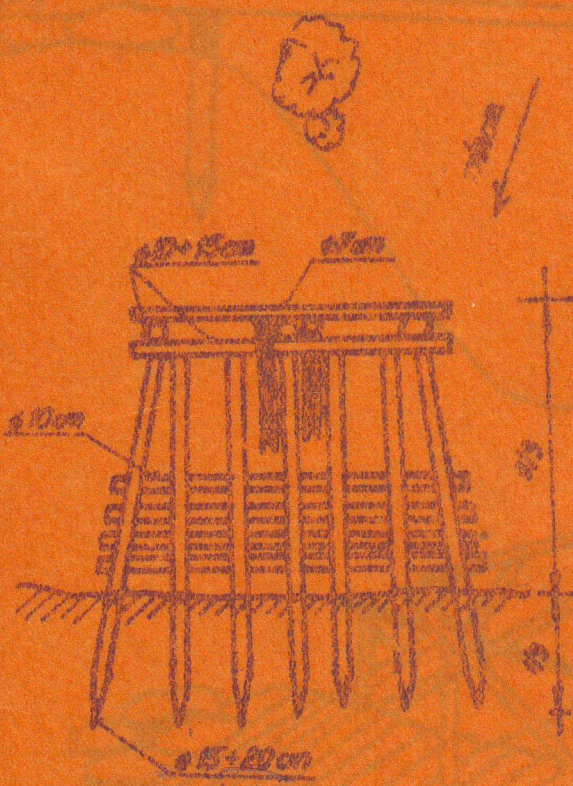
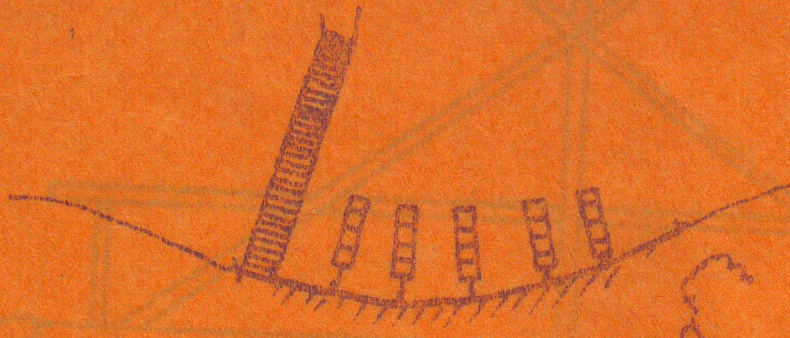
šejte plnou pramici překlápěti, protože jednak její váha s vodou je příliš velká, jednak překlopením naplněné lodě se ohrožuje loď, neboť by mohlo dojít k poškození boku lodě. Při převržení se postupuje zásadně stejným způsobem, pouze s tím rozdílem, že povinností kormidelníka je v první řadě se přesvědčit, nebyl-li některý člen posádky zraněn. V tomto případě je bezpodmínečně nutno, aby kormidelník i celá posádka se postarali o bezpečnost raněného. Všeobecným pravidlem je obrácenou loď na hluboké vodě nikdy neobraceti do její normální polohy, protože vzduch pod lodí tuto nadlehčuje a usnadňuje její vlečení. Při vyšších vodních stavech a prudkém proudu řeky v zákrutu je též výhodné vléci loď, není-li vyložene blízko břehu k vnějšímu břehu, protože na loď působí též odstředivá síla řeky, vzniklá rychlým proudem a zkrutem. Dobrý a svých povinností dbalý kormidelník nacvičí se svou posádkou záchrana lodě, aby, dojde-li již k takové nehodě, byla posádka připravena a každý člen věděl, co má dělat. Skautské heslo: "Buď připraven" se má v takovém případě plně projevit v praxi.

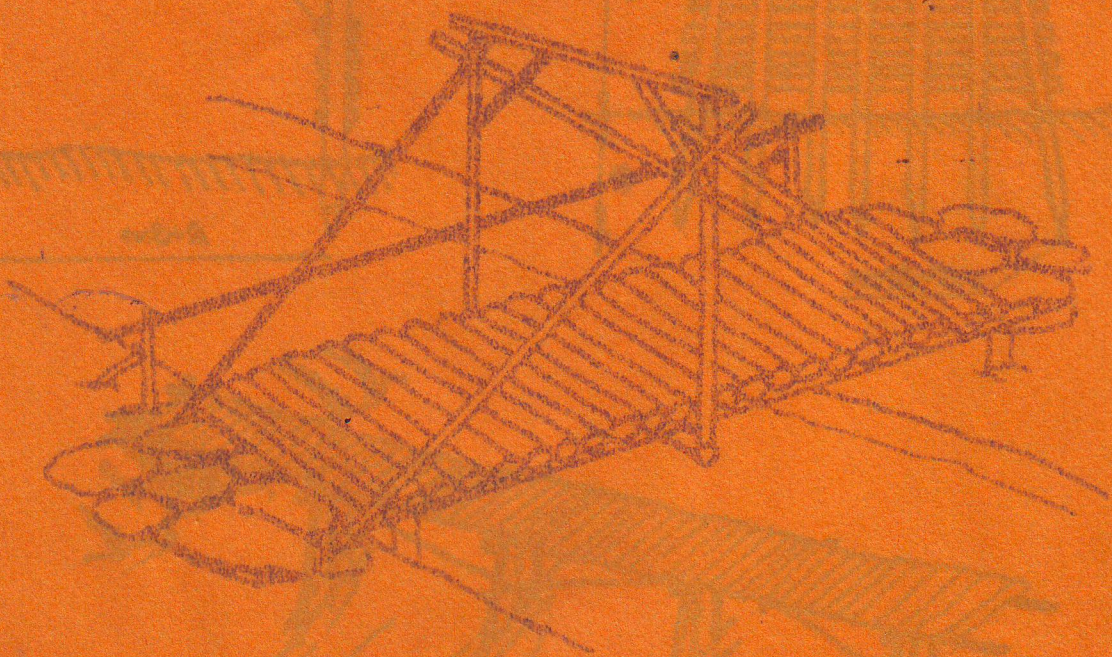
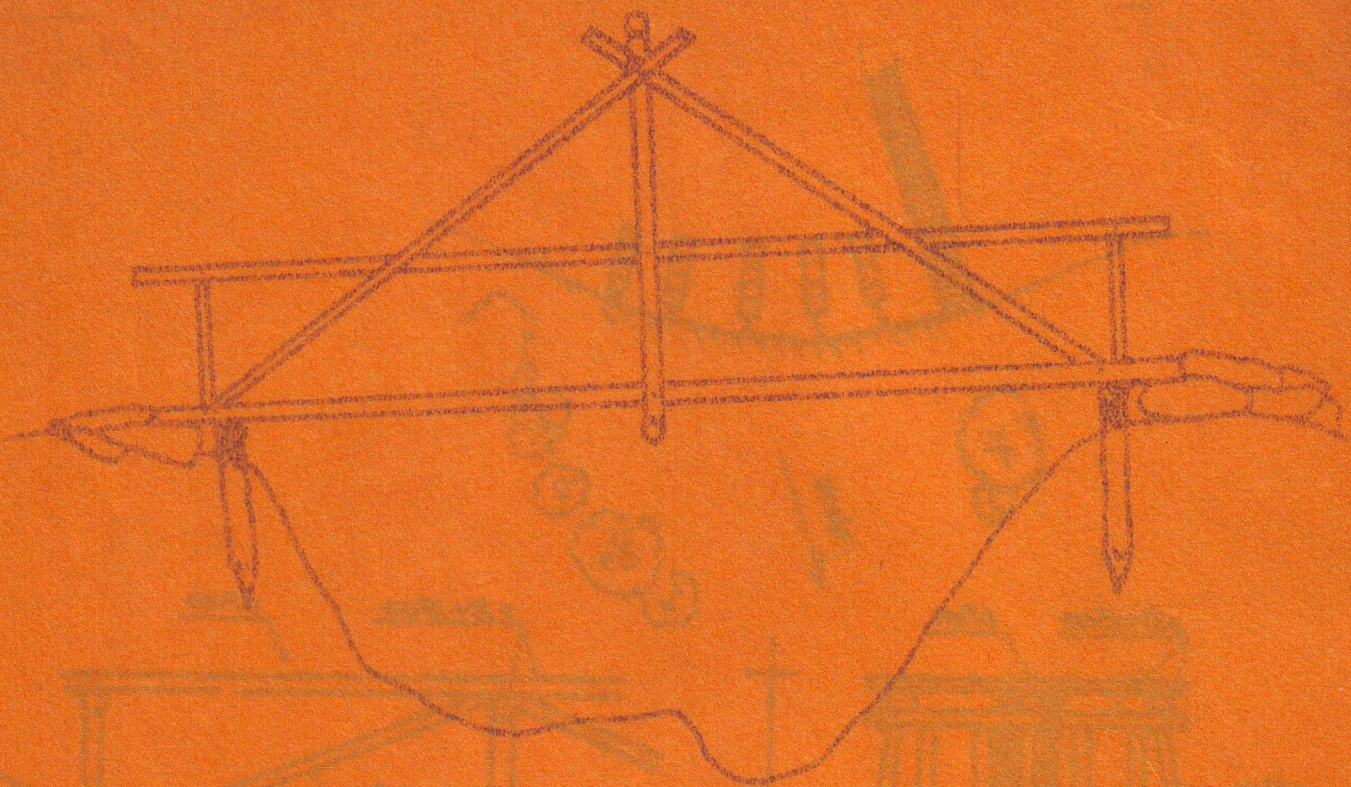
Nakonec je třeba zdůraznit, že pouhým přečtením tohoto článku se ještě nikdo nestane vodákem, ale je třeba jej důkladně promyslet a potom neúnavně a trpělivě cvičit. Jen stálým a promyšleným cvičením se dospěje k prvním stupňům vodácké zdatnosti, která nám dává možnost vychutnati plně krásy a radosti tohoto zdravého sportu. Náležité osvojení všech prvků základní vodácké techniky ušetří námahu a nepříjemnosti na řece. A proto vodní skaut musí dělat čest skautskému heslu:

Buď připraven

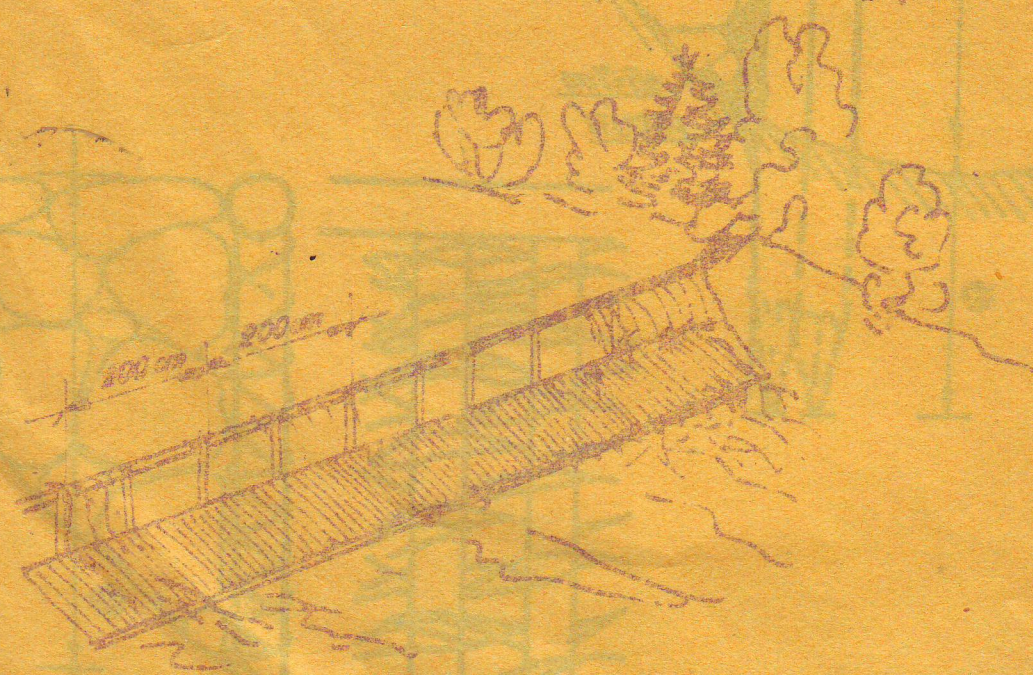
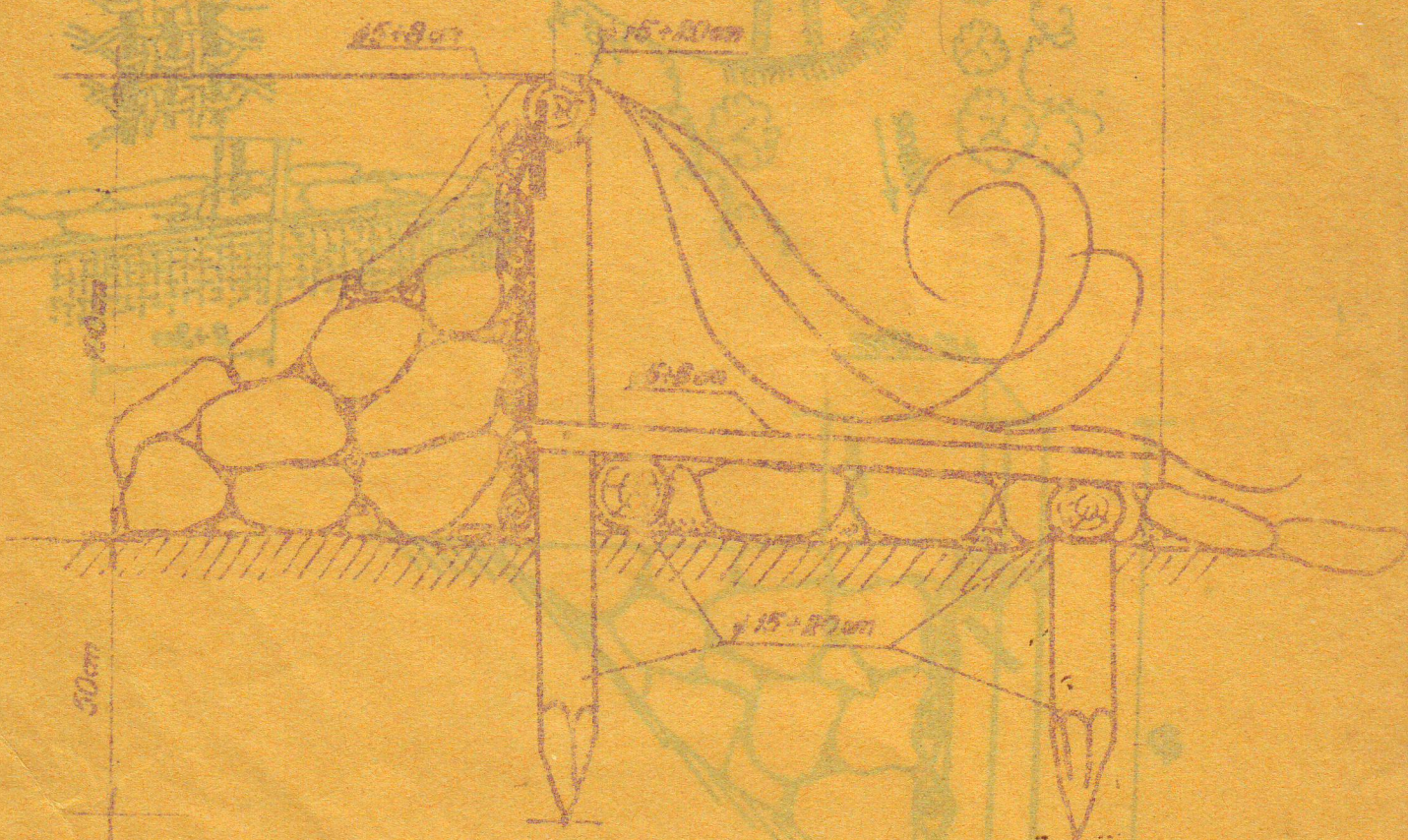


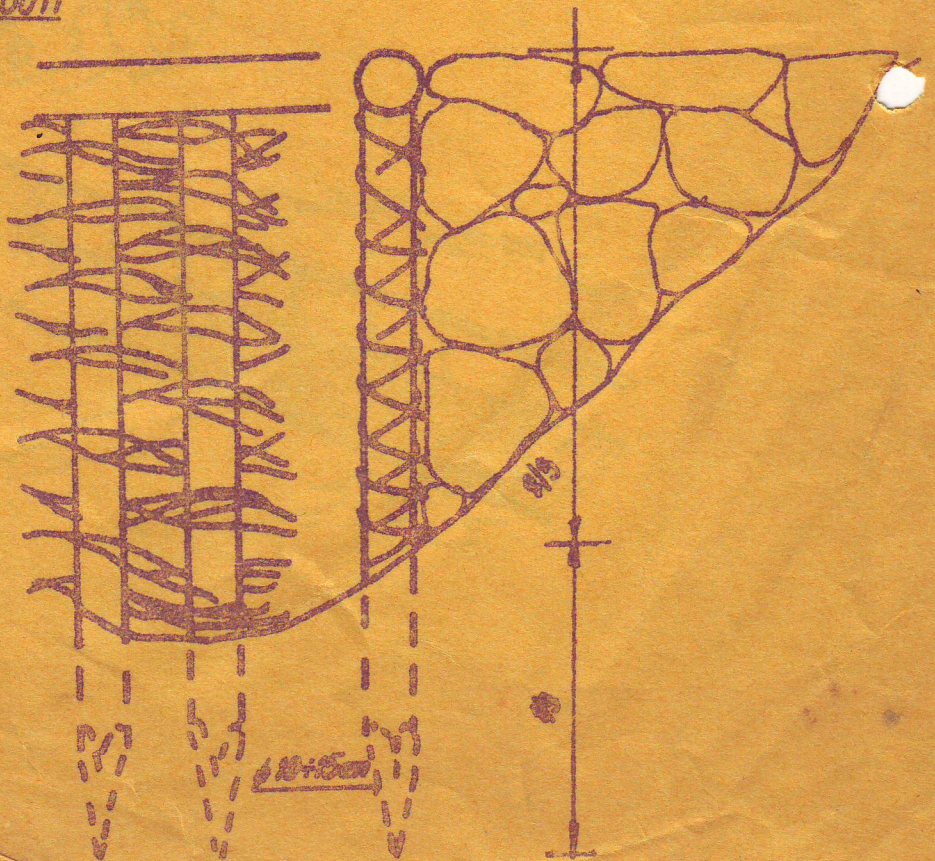
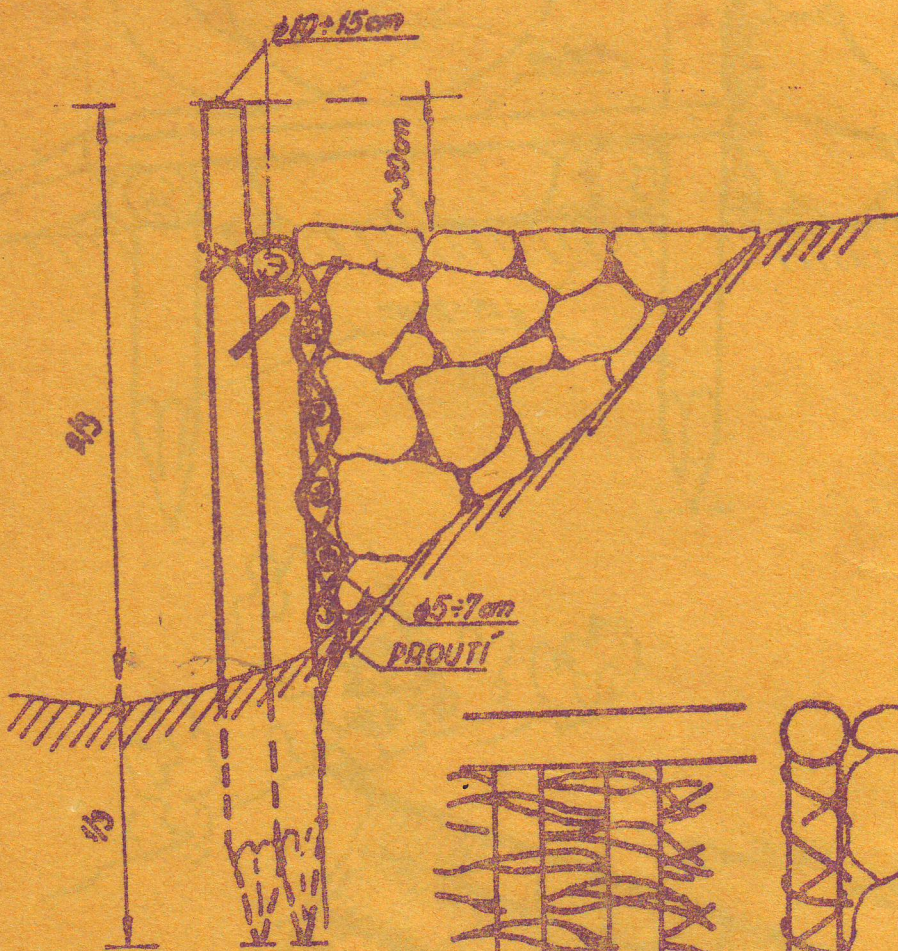
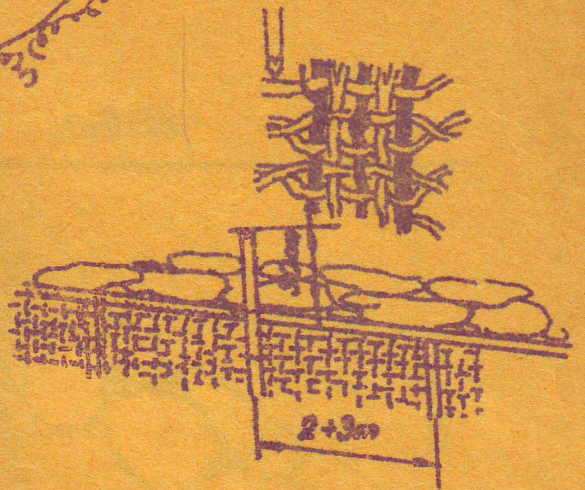
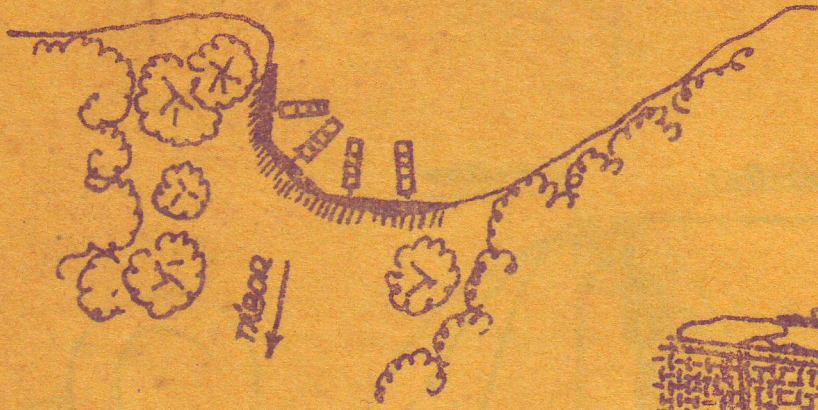






50 + 200 cm





Mirko Vosátka

Signalizování

Základním signalizačním prostředkem je Morseova abeceda. Vysíláme ji buď zvukem, tj. píšťalou, bzučákem, nebo opticky, tj. praporkem, praporky, světlem, zrcadlem či ohněm. S Morseovou abecedou se každý seznamuje individuálně nebo v malých skupinkách tímto způsobem:

Začínáme písmeny, jejichž symbolem jsou tečky:

e	.
i	..
s	...
h
5
1	.----
2	..---
3	...--
4-

Jako mnemotechnickou pomůcku užijeme slabikový symbol:

e	erb
i	i-bis
s	so-bo-ta
h	hra-cho-vi-na

Po pácviku této skupiny nacvičujeme písmena složená z teček a čárek:

a	.-
u	..-
v	...-
f	...-

Slabikové symboly:

a	a-kát
u	u-če-ný
v	vy-vo-le-ný
f	fi-li-ál-ka

Po zvládnutí této skupiny nacvičujeme písmena s různou kombinací teček a čárek:

j .---
l .-..
r .-.
p .---.

Slabikové symboly:

j jas-mín-bí-lý
l led-ní-ho-kej
r ra-rá-šek
p pa-pír-ní-ci

Když zvládneme písmena, začínající tečkami, nacvičujeme písmena typu čárek:

t -
m --
o ----
ch ----
O /nula/ -----

Slabikové symboly:

t tón
m má-vá
o ó-ó-ó
ch chvá-tá-sám-k nám

Další je skupina:

n -.
d -..
b -...
c -...
k -.-
y -.-
š -....
x -...-
g --.
7 ---.
8 -....

Slabikové symboly:

n	ná-rod
d	dá-la-va
b	blý-ska-vi-ce
c	cí-lov-ní-ci
k	krá-lov-ství
y	ý-se-ztrá-cí
g	gno-mo-ny
q	kví-lí-or-kán
x	xe-ro-fil-ní

Jakmile jednotlivci dokonale zvládnou vysílání slov a vět, nacvičíme ještě příjem a vysílání rozdělovacích znamének:

tečka
otazník	..-.-..
čárka	..-.-.-
rozumím	...-.-
nerozumím /totéž omyl/
konec vysílání	...-.-
dvojtečka	---... .
vykřičník	---.-
pozor	---.-
vysílejte	..-
vysílejte pomaleji	..-.-..

V terénu nacvičujeme Morseovu abecedu ve dvojicích, tzn. jeden vysílá a druhý přijímá. Po určité době se oba partneři vystřídají.

Při vysílání píšťalou trvá tečka /krátké písknutí/ jednu vteřinu, čárka /dlouhé písknutí/ dvě až tři vteřiny.

Při vysílání jedním praporkem /o rozměrech 80 x 80 cm nebo 60 x 60 cm, tyč dlouhá 200 cm/ praporek při tečce rozvíjíme krouživým pohybem ve tvaru osmičky nad hlavou, od ramena k rameni. Čárka je delší osmička po straně těla asi až do výše boku.

Pro vysílání dvěma praporky používáme běžné praporky pro semafor /o rozměrech 40 x 40 cm/ upevněné na tyčích s vyčnívajícím 15centimetrovým koncem, který vysílající drží v ruce. Při tečce zvedáme pouze pravou ruku do upažení, při čárce obě ruce. Časový interval vysílání a optického způsobu je stejný jako u zvukového.

Základním postojem je stoj spatný, čelem k příjemci. Praporek je skloněn k zemi před námi. Před vysíláním jej zvedneme nad hlavu. Praporovou tyč skloníme od temene hlavy směrem k pravému rameni. Při dvou praporcích je umístíme přes kolena před sebou, při postoji před vysíláním je máme podél boků. Po vysílání signálu "Pozor" se vrátíme do základního postoje a čekáme na signál přijímací stanice, která odpoví "Vysílejte". Po tomto signálu počneme vysílat. Po každém slově přejdeme do základní polohy a vyčkáme tři vteřiny, než pokračujeme dále. Po skončení vyšleme signál "Konec vysílání". Při signalizaci jedním praporkem jím zakroužíme tak, aby opsal kruh před naší postavou. Při signalizaci dvěma praporky opíšeme dva protínající se kruhy, jdoucí v opačných směrech. Příjem zprávy si necháme potvrdit signálem "Rozumím". Při signálu "Nerozumím" je nutno zprávu vysílat znovu. U začátečnicků zprávu znova opakujeme v pomalejším tempu než poprvé.

K optickému vysílání můžeme použít také speciální vysílací lampu, která je opatřena silným světelným zdrojem a speciální clonou /mačkáním na tlačítko se rozevírá a můžeme signalizovat tečku nebo čárku/. Běžně se používá baterka. Morseovu abecedu lze vysílat také pomocí ohně. Potřebujeme jasný nekouřící oheň. Před oheň se postaví dvě osoby, které na tyči drží pokrývku či stanový dílec. Jednou hranou je zachycen u země a druhou na tyči, pomocí které se zvedá nebo spouští. Tím se odkrývá světlo ohně. K signalizaci můžeme využít i sluneční parsky. Primitivní heliograf si sestrojíme ze zrcátka, které upevníme na otočný kloub starého stativu. Zrcátko otáčíme tak, aby jednou naplno odráželo sluneční světlo, jednou bylo ve stínu. Vysílání pomocí pokrývky a ohně je velmi pomalé, vysílání pomocí heliografu je velmi rychlé. Vysílací zařízení pomocí ohně si můžeme sestrojít na táboře. Před ohništěm zarazíme dva dvoumetrové kůly, spojíme je těsně u země příčným dřevem, stejně jako u vrcholu. Na spodní straně připevníme starou pokrývku /stanový dílec/ a na horní zavěsíme dvě dřevěné kladky. Přes kladky vedeme lanku na tyč, na kterou je přichycen horní okraj stínidla. Tato tyč přečnává přes prostor mezi kůly /o 20 cm na každou stranu/ a pohybuje se po přední straně kůlů. Lanka od kladky vedeme dozadu po stranách ohně. Záleží na secvičení obsluhy, jak rychle je schopna zvedat a spouštět stínidlo. Doporučuje se "skluzné" hrany kůlů a nosné tyče dokonale uhládit a před vysíláním natřít mýdlem nebo olejem.

Zvukové signály vysíláme píšťalou, bzučákem, polním telefonem, do kterého vysíláme zvuk bzučáku. V tomto případě musíme předem provést zkoušku s přijímací stanicí.

Ovládají-li všechny dvojice dokonale příjem i vysílání abecedy, rozestavíme hlídky tak, aby na sebe viděly a necháme je vysílat od jedné ke druhé po každé jiným způsobem. Zpočátku volíme jednoduché zprávy s větami o málo slovech. Dbáme na přesnost vysílání i příjmu. Po zvládnutí přesnosti nacvičujeme rychlost. Zde je nutno brát v úvahu různou vnímavost schopnost každého jednotlivce. Při nacvičování si zapisujeme časový interval jednotlivců k odeslání písmene nebo slova. Z výsledků si vypočteme průměrnou rychlost, kterou bereme za základ při nácvičování rychlosti. Nejdříve nacvičujeme tyto písmenkové skupiny: a-u, b-v, f-l, o-s, h-ch, q-y, p-r, k-r, q-d, c-j, pak slova "pozor, ahoj, stůj, zde, aparátník, kormidelník". Při počátečním nácvičování určíme rychlost pro vysílání písmene na 3 vteřiny a sledujeme, jak tento čas jednotlivcům vyhovuje. Pak, podle získaného průměru, snížíme čas o třetinu a konečně až na polovinu.

Na táboře provádíme výcvik signalizování pomocí her s využitím terénu. Např. v táboře zůstane družina Lednáčků, a to jako základní vysílací skupina. Budou vysílat zprávy praporkem Liškám, které jsou za táborem na druhé straně údolí. Ti předají zprávu pomocí bzučáku a polního telefonu, který si natáhnou do stanoviště Vlků, kteří jsou na druhé straně kopce. Vlci vysílají zprávu heliografem Bobrům, kteří čekají na lodi na hladině rybníka. Po obdržení zprávy připlují před tábor a vysílají zprávu dvěma praporky Lednáčkům. Zjišťuje se čas mezivysílání a správnost konečné zprávy. Při dalším cvičení měníme postavení družin, a tím i způsob vysílání. V noci použijeme oheň a baterky a družiny rozmístíme v okolí tábora a na hladině rybníka tak, aby na sebe neviděly. Při bojové hře se mohou podobným způsobem předávat zprávy v průběhu hry, dostane tak spád a dramatickost.

Při nácvičování na vodě vysílá "admirálská" loď signály buď celému loďstvu, nebo jednotlivým lodím, přičemž každá loď má svou poznávací značku. Na každé lodi je "Eye-man", který na přídi hlídá signály a předává je kormidelníkovi, příp. jeho sdělení vysílá dál. Lodě musí být rozestaveny tak, aby eye-man viděl na další loď, odkud se předávají signály.

Můžeme si vypracovat také celou řadu signálů pro plavbu, které platí pro celé loďstvo, jsou-li vysílány bez poznávací vlajky té které družiny. Poznávací vlajka je zpravidla počáteční písmeno jména družiny, např. L - Lednácci, V - Vlci atd.

Signály pro plavbu mohou být:

Zpomalte tempo	Z-P-L--Z-P-L
Přistaňte u pravého břehu	P-P--P-P
Přistaňte u levého břehu	P-L--P-L
Zrychlete tempo pádlování	ZT-ZT-ZT-ZT
Potřebuji pomoc, vlajka družiny, tvořící posádku lodě, a signál SOS	
Zastavte na místě	S-S-S-S
Zastavte u mostu vpravo	ZPMO
Pozor, peřeje	E-E-E-E-E PPPP
Pozor, mělčiny	E-E-E-E-E-O-O-O

Při vysílání či příjmu stojí eye-man rozkročmo na přídi, aby byl dobře vidět. Po skončení usedne, aby nepřekážel kormidelníkovi v rozhledu. Je dobře, aby v každé družině byli dva specialisté pro signalizování. Do této funkce vybíráme chlapce, kteří se ukáží jako nejschopnější.

Při signalizování praporky volíme barvu vlajky bílou, s červeným středovým čtvercem /je vzdálen od okraje vlajky 10 cm/. U praporků malých střídáme obě základní barvy.

Zajímavý způsob signalizování je tzv. žaluzie. Používá se při něm vlajky, kterou připevníme na silnější podklad, opatřený na okrajích držáky - rukojetmi. Prostřední barevná plocha je rozřezána na 5 cm pásy, které jsou přichycené na silnější proužky lepenky, diofanu, PVC a to tak, že bílá je na spodní straně a červená na straně horní. Pomocí perek nebo gumičky jsou žaluzie přidržovány v základní poloze, tj. celý povrch je červený. Zatažením levé rukojeti, která je lankem zapojena na všechny žaluzie, se tyto zvednou - rozevřou a objeví se spodní bílá barva. Vzniká optický signál. Žaluzie se při vysílání drží přes prsa. Velikost je 100 - 80 cm, vnitřní čtverec 80 x 60 cm. Při nácviu tohoto signalizování dbáme především na přesnost a teprve potom na rychlost.

Fiala a kolektiv 5. vod. odd.

I. Stavba pramičky

Materiál, potřebný pro stavbu pramičky:

Dřevěný materiál:

Smrková prkna, pokud možno bez suků /obzvláště u krajů/ -
zdravá. 2,2 cm x 28 cm, délka 620 cm. Počet: 3 pro dno,
2 pro boky, mohou-li býti z jednoho kusu 2,2 cm x 46 cm x
620 cm.

Prahy: 5 smrkových prken hoblovaných - měkké /2,2 cm x
12 cm x 80 cm/
tvrdé /2 cm x 10 cm x
80 cm/

Sedačky: 3 prkna /borovice, smrk - hoblovaná /2,2 cm x 20 cm x
130 cm/

Čela: buk, dub, nejlépe 14 x 7 cm /těž 10 cm x 6 cm apod. /
přední asi 75 cm dlouhé, zadní 65 cm dlouhé.

Hranol na špalky pod sedačky: 1,5 m 6 cm x 4 cm, měkký.

Podlážky: borovice, smrk asi 100 m latí 2 x 1,5 cm.

Kov:

10 žeber, z toho 6 velkých, 4 malá, L 30 x 30 x 5, viz náčrt.
80-90 šroubů s plochou hlavou a čtverhranným osazením
k zapuštění do dřeva, s podložkou a matkou M 8, délka 40 mm.
120 šroubů do dřeva se zapuštěnou hlavou \varnothing 5 mm, délka 40 mm.
40 šroubů do dřeva se zapuštěnou hlavou \varnothing 5 mm, délka 50 mm.
30 kovářských hřebů, délka 80 mm
1/2 kg hřebíčků 25 mm na podlážku
1 havlíka /viz náčrt/
2 očka do čela pro zachycení koníčkovacího lana \varnothing otvoru
asi 12 mm.

Těsnění:

Koudel máčená asi 2 kg.
Asfalt, nejlépe od pokrývače, nelámaný a nelepící - asi 5 kg
nebo smůla /při tavení se musí přidat 1/3 loje, aby neodprýskala. /
3 litry karbolky /na natírání plotů/.

II. Nářadí

Pila /truhlářská/ sekera, dobrý šroubovák, hoblík, kladivo, 2 vrtáky do dřeva / \varnothing 3 mm a \varnothing 6 mm/, dláto, poříz, nádobu na rozpouštění asfaltu /nebo smoly/, naběračku, štětku, úhelník.

III. Postup stavby

1. dno, 2. boky, 3. montáž dna a boků, 4. stažení příďe a záďi /montáž čel/, 5. úprava spodku, 6. ucpání koudelí, 7. zalití asfaltem, smolou, 8. montáž podlážek a upevnění havlíčky, 9. napuštění karbolou /vždy po zalití/, 9.a/ ponechání lodi asi 5 dní ve vodě a montáž sedaček, 10. něco o volbě rozměrů a tvaru.

1. Dno

- a/ Volíme vhodná prkna, tj. aby nepotřebovala mnoho úprav /hoblování styčných stran/ a neměla vady /suk na okraji/ pro dno obzvláště citlivá. Tedy nejlepší, jež jsou k dispozici.
- b/ Upravíme je hoblíkem tak, aby mezery mezi jednotlivými prkny nepřesahovaly 2 mm. Tužkou označíme je k sobě patří /obr. 1./
- c/ Narýsujeme podélnou osu.
- d/ Jeden konec zvolíme za východiško, prkna zde vyrovnáme a odtud nanese na podélnou osu požadované hodnoty pro rozteč prahů. V našem případě 100 cm /c a d viz obr. 2./ Osy prahů narýsujeme pomocí úhelníku kolmo na podélnou osu.
- e/ Zvolíme příď a záď a nanese výchozí rozměry. Viz 10.odst. Jsou jimi pro nás: /obr. 2/ 1 příď, 4 střed, 7 záď - rozměry dané. 3 cca rovno středu a 5 asi o 3 cm kratší - rozměry volené. Sch. 2,
Získáme 5 bodů křivky pro okrajovou čáru pravého a levého prkna dna. Nyní použijeme latky, kterou přiložíme k bodu 1 a 4 /těmi musí bezpodmínečně procházeti/ a prohneme ji tak, aby zhruba procházela bodem 3 a 2 - nenásilně přecházela od špičky ke středu. Podobně vytvoříme zadní část 4 - 7. Požadovaný tvar je asi následující: schema 1. Vycházíme od rozměrů příďe a středu. Střed má být alespoň v jednom metru délky přibližně rovný a zároveň příď i záď ne příliš

kulaté. Přejíždový oblouk nenáhlý. Rovná část středu bude většinou své délky asi 60% mezi 1 a 4. Není radno dělati dle jednoho druhé krajní prkno, jelikož jeho hrany a hrany středního nejsou vždy rovnoběžné. Viz obr. 3. Pak odřežeme a ohoblujeme krajní prkna na příslušný tvar. Upravíme styčné hrany dle náčrtu. Obr. 4.

f/ Potom vyrovnáme prkna do polohy dle narýsovaných os a stáhneme na obou koncích lanem. Prahy odříznuté na příslušné délky přišroubujeme na příslušná místa. Rozmístění šroubů a umístění prahů viz obr. 5.

2. Boky

Bok se skládá ze dvou prken /případně je-li k dostání dosti široké, z jednoho/. Z jednoho 2,2 cm x 28 cm a druhého 18 cm x 2,2 cm, které je užší a tvoří hořejší část boku. Prkna položíme vedle sebe a narýsujeme na nich příčné osy. Potom vycházejíce od špičky, zádě a středu zjistíme průběh dna na boku. Hodnoty k tomu jsou následující: /viz schema 3/. 3 střední žebra zakreslíme tak, aby jejich paty se dotýkaly přesně obrysové čáry dna na boku a byla na ní kolmá. Žebra ovšem nepřišroubujeme do os 1, 2, 3, 4, 5, 6, nýbrž o polovinu šířky prahu. Viz schema 3. Činíme tak velmi pečlivě, aby vůle mezi žebrem a prahem byla co nejmenší. Žebra připevníme na boky šrouby s plochou hlavou a to tak, aby byly matkou dovnitř. Před zatažením šroubů se hlavička omotá trochu koudelí. Obr. 5. Po sešroubování boků je připevníme ke dnu.

3. Montáž boků ke dnu

nepůsobí žádné obtíže, nesmíme ovšem zapomenout upravit krajní hranu dna. Obr. 4. Žebra 2 a 6 připevníme ke dnu ovšem až po stažení špice a zádě. Důležité: žebra mají pro šroub k upevnění ke dnu oválné díry. A díry pro šroub vrtáme do prkna v části otvoru nejvzdálenější od podélné osy lodi. Obr. 7.

4. Stažení přídě a zádě

Přídě i zádě stahujeme postupně lanem: spodní prkno přichycujeme šrouby a kovářskými hřeby ke dnu. Současně ohýbáme dno. Po správném utahení /dno bylo ohnuto s odchylkou

+ 2 mm na obrysovou čáru na bortech/, přišroubujeme čelo šrouby 80 mm a rovněž tak i zád. Pozor na to, aby obě strany probíhaly ve stejné výši. Stažení je velmi pracné a vyžaduje alespoň tři zdatné chlapce. Dno i boky jsou do čela zapuštěny. Viz obr. 8.

5. Úprava spodku

Po upevnění dna uřežeme přesahující boky. Ponecháme asi 25 mm, aby chránily dno. Obr. 9. Je záhodno přišroubovati na přesahy 1 x 20 mm páskového železa, aby je chránilo před brzkým roztrháním.

6. Špalky pro sedačky

Musí být masívní. Připevněny jsou minimálně třemi šrouby a sedačky k nim také třemi. Obr. 10. Vzdálenost sedaček minimálně 60 cm. Viz schema č. 3. Pozor, aby nebylo před sedačkou žebro, o které by si pádlař rozdíral koleno. Sedačky přiděláme až po zatažení ve vodě /asi 5 dní/ až nabobtná dno. Přiděláme je na roven borta, aby mohl pádlař pro vodu. Podlážky uděláme pro celé dno, tedy 6 kusů. Zhotovíme přímo do lodi. Obr. 11. Havlíčku upevníme na zád 8 šrouby na pravou ruku. Asi v 1/4 od středu. Nesmí naspod přesahovati. Obr. 12.

7. Ucpání koudelí

Pečlivě starým šroubovákem /dlátem/ nebo dřevem ucpeme všechny spáry dna a boků. Pokud není koudel kroucená, točíme z ní pramenky, silné dle potřeby asi 5 mm a ty vmačkáme do spárů. Nezarostlé suky vyrazíme a spolu s jinými skulinami zacpeme zátkou. Obr. 13.

8. Asfaltování

Rozehrějeme asfalt /případně smolu s přidáním 1/3 loje/. Nejprve zalejeme spáry dna a veškeré skuliny a suky. Pomáháme si při tom zvláště při zalévání bortů nakloněním lodi. Obr. 14. Pak loď obrátíme a zalejeme ji stejně pečlivě zevnitř. Aby nevznikaly chuchvalce, zahladí se spáry starou žehličkou /zažehlí se/. Potom zevnitř i zvenčí napustíme celou pramku dokonale karbolou. Před spuštěním na vodu povolíme poněkud matky u přitažených žeber tak, aby nabobtnalé dno se mohlo

roztáhnout bez ohýbání boků. Žebra po něm proklouznou. Obr. 7. Oválnost děr a žeber /v části pro dno/ je asi 4 mm, tedy průměr otvoru plus 4 mm. Žebra jsou dvojí velikosti a sklonu. 4 pro příď a zád, 6 pro střed. Viz obr. 15. Havlínka viz obr. 17, 18.

9. Speciality

Užitečnou věcí je přední kryt - vlnolam. Nejlépe celta, upevněná stejným způsobem jako auto-střecha, uprostřed podepřená latkou. Upevnění sedaček pomocí U železa, přichyceného minimálně pěti šrouby. Pro plachtění: díra v přední sedačce cca \emptyset 50 mm s podložením a upevněním pro patu. Viz skizy obr. 20.

10. Volba rozměrů

Rozměry není možno přesně určit, zvláště nyní, kdy se musíme přizpůsobit dodanému materiálu. Příď volíme asi kolem 68 cm, zád 55 až 60 cm, střed 82 cm. Příď je širší, aby se nazapichovala do vln. Přečod od ní ke středu je asi v jedné třetině od středu ke špici. Zád je štíhlá, aby nesála vodu. Jest také o něco delší a zužování začíná těsně za středem. Zužuje se rovně, není zakulacena jako příď. Není na škodu, aby část blízko střední příčné osy byla rovná, respektive zhruba rovnoběžná s podélnou osou lodi. Je třeba varovati před děláním kachniček neb štíhlých tvarů. Pro turistiku se nehodí. Řiďte se citem /viz schema/, tak lze postavit různé typy pramek. Manipulujeme přitom šířkou zádě, přídě, středu, délkou lodi, sklonem žeber, tvarem dna a bokorysu. Ovšem podmínky, kterým naše pramička má vyhovět, jsou: 1. Rychlost - již odpovídá štíhlý nízký tvar a stejná příď i zád /viz závodní pramice/. 2. Nosnost - ta opět požaduje vyšší boky a vůbec mohutnější rozměry. 3. Dobré projíždění propustí a peřejemi - široká příď, vyšší boky a stabilita. Tedy chcete-li postavit pramku pro běžný provoz, můžete postupovat podle schametu, respektive snažit se najít optimální kompromis pro tyto tři podmínky.

Pro závodní pramice viz rozměry a instrukce Svazu kanoistů. Stavební postup zůstává.

Přehledný seznam materiálu pro pramičku
/viz též text/

detail:	rozměry:	počet kusů	materiál
prkno-dno-borty	2,2x28x620 cm	7	smrkové dřevo
práh	2,2x10-12x80 cm	5	smrkové dřevo
sedačka	2,2x20x130 cm	3	smrkové dřevo
čelo-přední-zadní	7x14x75-65 cm	1+1	tvrdé dřevo
hranol /sedač./	4x6x150 cm	1	smrk
lať /podlážky/	1,5x2x250 cm	40	borovice, smrk
žebro střední	5x30x520 mm	6	L železo
žebro krajní	5x30x30x730	4	L železo
vratový šroub s matkou a podlož.	M8 5/16x40 mm	70	šroub. ocel
šroub do dřeva se zapušt. hlavou	Ø 5x35 mm	120	šroub. ocel
šroub do dřeva se zapušt. hlavou	Ø 5x50 mm	40	šroub. ocel
kovářský hřeb	80 mm	20	železo
hřebík /podláž./	25 mm	1/2 kg	železo
havlínka	viz skizza	1	železo
očko pro koníčkovací lano	Ø otvoru 12 mm	2	železo
koudel	máčená	2 kg	-
asfalt /smola/	-	5 kg	pokryvačský, elastický
karbolka	-	3 l	-

Pomocný materiál: páskové železo 1 x 20 mm, délka 13 m, 1 oko na řetěz, asi 2 m řetízku.

Poznámka: rozměry dřeva jsou udávány v cm, kovu v mm. Všechna prkna si necháme přímo u firmy po obou stranách ohoblovati. Jejich tloušťka je potom asi 22 mm. Ušetří se tím mnoho práce při stavbě.

Bližší podrobnosti a technické detaily viz obrázky a schemata. Používáme coulová prkna /tj. asi 25 mm/. Síla 2,2 cm, jak je uvedeno, rozumí se po ohoblování. Ohoblování vždy po obou stranách.

Doplňky:

Schema 3. Hodnoty ve schematu uvedené nanášíme od přímky vedené ve vzdálenosti 410 mm rovnoběžně s pečlivě vyrovnaným okrajem horního prkna /obr. 21/.

Obr. 7. Žebra připevníme pouze v oválných otvorech. V kulatých otvorech až po nabobtnání dna - dříve nevrtáme.

Před stahováním přidě a zádě přišroubujeme obě čela ke dnu. Jsou vhodně opracovaná na požadovaný tvar. Zapuštěné pro dno a boky, sražené podélně podle obrysu dna a svislé ke sklonu žebra, u nás asi 10 stupňů.

Žebra před zamontováním natřeme miniem, aby nerezavěla /asi 1/4 kg/.

Zalévání pramiček

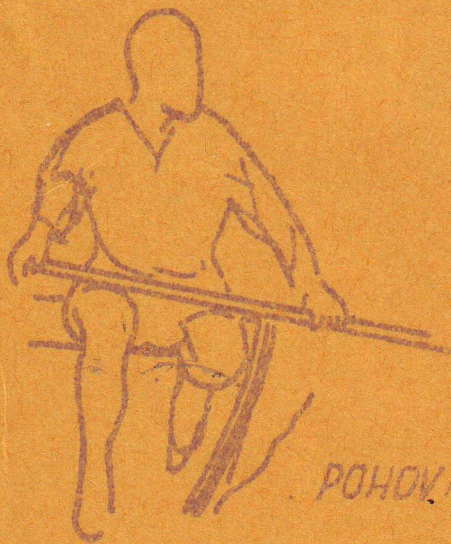
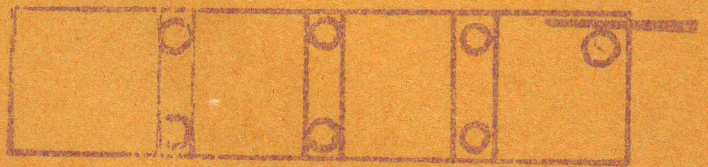
Loď je nejprve nutno dokonale utěsnit. Velké spáry neb otvory utěsníme dřevěnými špalíčky nebo tenkými laťkami, které přibíjíme malými hřebíčky. Potom všechny i ty nejmenší skulinky pečlivě ucpeme koudelí. Nikde nesmí koudel přecházet přes úroveň dna.

Po provedení této práce připravíme si hmotu na zalévání. Nejlepší jsou dehty preparované - poloměkčné. Jsou pružné a mají-li potřebnou hustotu, tak nelepí. Přibližně stejné jsou lodní smola a poloměkčné asfalty a smoly dehtové. Máme-li po ruce jenom asfalty nebo smoly tvrdé, které od lodi, když tato pracuje oprýskávají, musíme si je nejprve upravit. Děje se to tím způsobem, že k dehtu přidáme tolik oleje, kolik je právě třeba, aby byl za normální teploty vláčný a přitom nelepil. K měkčení můžeme použít skoro všechny oleje. Nejlepší jsou antracenový, degreas, lněný, pryskyřičné a jiné. Můžeme měkčit i parafinem.

Takto připravený asfalt musíme dokonale rozehřát, aby mohl dobře vniknout do koudel. Zaléváme naběračkou a to nejprve přes spáry. Abychom docílili hladký povrch, vyžehlíme celou plochu. K tomu používáme starou žehličku, kterou musíme rozehřát na vysokou teplotu. Potom volně přejezdíme po zalitých spárách, až docílíme hladkou plochu. Po zalití spárů dna přibíjeme přes prostřední dva spáry lišty, které jsou dokonalým zajištěním, že koudel nemůže vypadnout. Zároveň chrání dno spolu s přesahujícími borty před odřením a vytržením ucpávek při přetahování pramiček po suchu.

Nesmíme zapomínat, že při transportu pramic /ať vlakem či auty na tábor nebo horní tok řeky/ se ucpávky překládáním a kroucením lodi při transportu uvolňují a leží-li loď delší dobu na slunci mimo vodu, spáry se zvětšují. Pak se nám stane, že při spuštění lodi teče voda dovnitř celými proudy. Proto vozíme již upravený asfalt a koudel vždy sebou. Na řece se tyto věci těžko shání. /Někdy jsme si byli nuceni vypomoci lesní smůlou, která hrozně lepí a většinou tam, kde nemá/. Stačí jen větší spáry trochu zalít a menší se po kratší době samy zatáhnou.

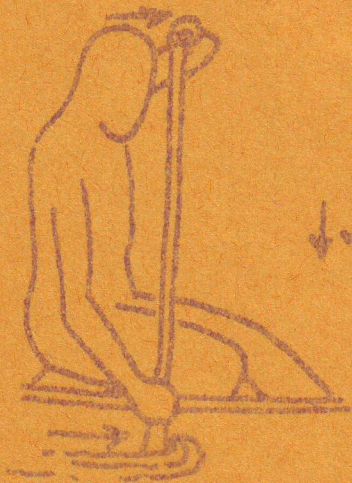
Tyto potřeby vozíme vždy s pramicí a to pod sedačkou kormidelníka, kterou opatříme uzávěrem /panty/, aby při převrácení lodi nemohly vypadnout. /sem dáváme i koníčkovací lano, naběračku a lodní náčiní/.



POHOV!



POZOR! VPRÉD!



STOP!



ZDRAVTE!

Jiří Jareš, Jiří Kostkan

Které řeky sjíždíme /v Čechách/

V této kapitole přinášíme přehled českých řek, vhodných pro sjíždění. Jako podklad nám posloužil Vodácký průvodce ČSSR /vedoucí autorského kolektivu: Viktor Novák, vydalo Sportovní a turistické nakladatelství/. Tuto příručku doporučujeme všem oddílům, protože obsahuje nejen informace o řece samé /charakteristiku řeky, sjízdnost jezů, tábořiště atd./, ale též informace o kulturních památkách podél řeky a o přírodě. Vodácký průvodce ČSSR je rozvržen do 8 dílů /3 díly české řeky, 2 díly moravské a 3 díly slovenské/.

Pro sjíždění volíme řeku podle toho, jaký máme program:

- 1/ treningové jízdy a krátké výlety obvykle na řekách nejbližších sídlu oddílu
- 2/ putovní tábor - volíme delší řeku s možnostmi táboření
- 3/ odjezd ze stálého tábora po řece
- 4/ sportovní jízda u řek s různým stupněm obtížnosti, nebo u řek, které jsou sjízdny pouze za určitého stavu vody.

Při jízdě si všímáme nejen řeky, tzn. její technické náročnosti, ale i okolí, sledujeme ho na mapě a neváháme navštívit pamětihodnosti a zajímavé kulturní památky a přírodní zajímavosti v okolí řeky.

Přehled českých řek, vhodných pro sjíždění, přináší základní informace, které by měl znát každý vodní skaut.

Labe

Labe je hlavní řekou Čech, i když při soutoku s Vltavou u Mělníka má značně menší průtok než Vltava. Pramení na Labské louce v Krkonoších v nadmořské výšce 1380 m a svádí vody z plochy 51399 km². Délka sjízdňého toku na čs. území je 357 km.

Sjízdnost Labe začíná pro sportovní lodi pod přehradou u Špindlerova Mlýna na km 248,2. Tento úsek řeky do Vrchlaví je pro turistickou plavbu nesjízdňý. Zpravidla je možno na sport. plavidlech začít s plavbou ve Vrchlaví /podmínkou je

potřeba okolo 100 cm na vodočtu v Debrném - km 213,3/ na km 236. Je zde mnoho jezů s dlouhými náhony, řeka je v dlouhých úsecích obklopena domy, má velký spád, balvanité řečiště. Pod Hostinným - km 222 obtíží ubývá, za dobrého stavu vody je úsek dobře sjízdňý. Od km 210 začíná vzduť zdrže přehrady Bílá Třemešná až do km 205,9. V suchých obdobích je hladina nádrže nízko, což způsobuje obtíže a plavba ztrácí na zajímavosti. Ve Dvoře Králové je řeka sevřena kolmými nábřežními zdmi a jsou zde 3 vyrovnávací stupně vysoké 1 m, které nelze prakticky přenášet a za nízkého stavu vody je ani nelze sjíždět. Doporučuje se před plavbou prohlédnout tento úsek, dlouhý asi 1300 m. Začínáme-li plavbu ze Dvora Králové, doporučuje se spouštět lodě až za městem - km 199,5. Odtud začíná úsek přístupný i méně zkušeným vodákům. Jezy nemají propusti, voda je poměrně klidná. Nad Jaroměří /km 178/ má řeka přírodní charakter břehů, mezi Jaroměří a Hradcem - km 158 je upravena, jsou tu dlouhé jezové zdrže. Mezi Opatovicemi a Pardubicemi - km 131 je řečiště převážně neregulováno. Od Pardubic - km 131 k Přelouči - km 118 je upraveno i pro velkou plavbu. Od Kolína - km 83 dolů je již Labe kanalizováním upraveno pro plavbu tedy i motorových člunů s velkým ponorem. Krajina je pěkná a příjemná, na březích jsou skupiny stromů a lesy, šířka řeky je 50-60 m. Lze tu najít pěkná tábořiště zvláště v zátokách /zbytky pův. řečiště/. Jezy jsou moderní bez vorových propustí. Pokud není u jezu elektrárna, doporučujeme přenášet lodi na opačné straně, než je plavební komora. Chcete-li spojit plavbu po vodě s pěším výletem, doporučujeme Kuks u Dvora Králové, mezi Josefovem a Hradcem Králové bojiště z války v r. 1866 s mnoha památníky.

Po soutoku Labe s Vltavou - km 0,0 /začátek staničení/ má řeka mnohem větší šířku. Labe pod Mělníkem - km 2,2 je mezinárodní řekou a je tu čilý provoz. Řeku lemují četné vinice. U Roudnice - km 25 vystupuje na levém břehu hora Říp. U Litoměřic - km 45 začínají na pravém břehu kopce Českého středohoří /Radobýl/, u Lovosic - km 50 vystupuje na levém břehu vrch Lovoš /572 m/ a zde také vstupuje řeka do hlubokého údolí, střídají se skály a listnaté lesy, u řeky jsou ovocné sady. Před Ústím n/L. je stále zachovalý hrad Střekov - km 68,9. Pod Děčínem - km 95 vystupují nad lesnatými stráněmi údolí pískovcové skalní útvary, dále světoznámé skalní partie u Hřenska - km 107,7, kde Labe opouští naši zemi na km 109,2.

Jezy mají po dvou plavebních komorách. Skupinové jezy se sklápějí pravidelně před vánoci a znovu se stavějí koncem března po odchodu ledů. V době, kdy jezy jsou sklopeny, je plavba po tomto úseku Labe pěkná a tak bez překážek lze ujet 69 km až k poslednímu ve Střekově - km 68,9. Po stránce technické neskýtá plavba po Labi od Mělníka žádné obtíže. Je velmi lehká i za vysoké vody. Přenášení lodí podél plavební komory jezu ve Střekově je velmi obtížné. Plavební hloubky jsou zde dostatečné. Komunikačně je dolní Labe velmi dobře přístupné jak po silnici, tak i drahou, která vede po obou březích. V důsledku hustého osídlení jsou zde i dobré nákupové možnosti.

Vltava

Páteří jihočeského vodního systému je Vltava. Pramení v šumavských lesích, hlavní pramen vzniká pod Černou horou a nazývá se Teplá Vltava. U obce Chlumu se spojuje se Studenou Vltavou, která se považuje za druhý pramenní tok. Délka sjízdného toku je 420 km. V současné době je Vltava jednoduše kilometrována do soutoku s Labem směrem proti toku. V úseku od Orlické zdrže proti toku však nejsou kilometrovníky dosud osazeny.

Plavba na Teplé Vltavě začíná v Lenoře, což je nejvhodnější vzhledem k blízkosti železnice /250 m/. Odtud je sjízdná po celý rok. Mimo peřeje nad Horní Vltavicí nejsou na řece těžké úseky. Studená Vltava je sjízdná do Stožce v délce 8 km, je zde i jez, koryto je široké a ploché. Odtud až do Želnavy má řeka ráz lučního širokého údolí přerušovaného lesy a poskytuje krásné výhledy na šumavské velikány.

U obce Želnavy začíná vzdutí Lipenské přehrady. Lipenská železniční zastávka je 0,7 km od hráze, lodě však přijímají pouze v Loučovicích, vzdálených 3 km.

Po naložení lodí na železnici doporučujeme jít s oddílem podél Vltavy a projít úsekem, zvaným Čertovy proudy s průměrným klesáním 15 m na 1 km. Přírodní krása tohoto úseku, je-li spojena za velké vody i s odtokem vody z Lipna, je skutečně jedinečná a tvoří důstojnou přírodní trasu pro závodní sjezdy. Po prohlídce kláštera ve Vyšším Brodě následuje rychlý úsek až k Dívčímu Kameni, kde se Vltava prodírá úzkým skalnatým,

ale zalesněným údolím, které je nejkrásnější v úseku Krumlov a Dívčí Kámen. Tento úsek měří asi 65 km. Úsek Vyšší Brod - Krumlov dobře vychutnejte, jak krajinně, tak vodácky, protože pod Krumlovem se Vltava promění ve špinavou stoku, i když krajina okolo a řeka vodácky jsou zajímavé. Pod Dívčím Kamenem končí krásný úsek Vltavy, neboť odtud teče zvolna budějovickou kotlinou. Projíždíte-li Budějovicemi za vyšších vodních stavů, vyplatí se již finančně i časově přerušiti jízdu po Vltavě, naložiti loď na vlek a udělat si zajížďku na Malši, na Stropnici z Borovan nebo Švarcavu od ústí Pohořského potoka.

Vraťme se však zpět na Vltavu. V předchozím úseku jistě neopominete navštívit hrad Rožmberk, Krumlov a klášter Zlatou Korunu.

Pod Budějovice pokračuje Vltava dále budějovickou kotlinou až do Hluboké /zámek a galerie/. Pod Hlubokou se Vltava opět vrývá do hlubokého lesního údolí /hlubocká obora/. Od Purkarce, kde je konec hlubocké obory, se údolí Vltavy poněkud rozšiřuje a za poměrně rychlého proudu spěje Vltava k Týnu nad Vltavou. V úseku Vyšší Brod - Týn n. Vltavou je celkem 20 jezů a najdeme zde rovněž mnoho vhodných míst k táboření.

V Týně nad Vltavou se dostáváme na začátek vzduť hladiny Orlické údolní nádrže. Orlická nádrž nedosahuje zvlášt velkých šířek. Jsou zde vytvořeny pěkné zátoky, vhodné pro kotvení motorových člunů, kanoí a kajaků. Na Orlické přehradě neopomenete navštívit Zvíkov a Orlík, nebo si zajeti několik km vzduť hladinou Otavy až pod malebný kostelík sv. Anny.

Vybudováním přehrad ve Slapech, Štěchovicích a Vraném vznikl úsek s klidnou vodou.

Malše

Délka sjízdného toku je 66 km, je prvním vltavským říčním přítokem z pravé strany. Pramení v Rakousku a u Dolního Dvořiště vstupuje na naše území. Odtud zachovává severní směr. Průtok je však dosti proměnný, je nutno se řídit vodočtem v Římově. Za stavu 45 je splavná. Jelikož celkový spád je 533 m, je rychlá /30 m/sec./ Šířka je všude okolo 8 m. Zprvu protéká širším mělkým údolím, od Kaplic se zařezává do terénu. U Vidova přechází opět do česko-budějovické roviny. Malše je vyhledávána nejnáročnějšími vodáky. Plavbu začínáme obvykle již v Dolním Dvořišti, vzdáleném od stanice Rybník 2 km. První peřej začíná u zříceniny hradu Loužín, největší jsou pak v Kaplici a další významné pod soutokem a říčkou Černou. Od Kaplic mají jezy vorové propustě. Většina jezů je sjízdná průrvami. Míst k táboření je dostatek, pro větší skupiny však jen několik, např. u soutoku s Černou před Římovem. Údolí Malše je přeplněno rekreačními chatami. V trati leží 12 jezů.

Lužnice

Pramení v Rakousku, na naše území vstupuje u Krabonose a je sjízdná v délce 125 km. Je nejčastěji sjížděnou řekou. Šíře toku je průměrně 18 m, hloubky 0,4 - 0,7 m. V Chlumu u Třeboně odbočuje Zlatá stoka /50 km, sjízdná 28 km/. Pod Majdalenou odbočuje vpravo Nová řeka /délka sjízdného toku 13,5 km/, umělý tok, spojující Lužnici s Nežárkou. Lužnice pokračuje vlevo jako Stará řeka a protéká rybníkem Rožmberk.

Z těchto tří možností sjetí Lužnice je nejkrásnější, ale také velmi obtížný úsek Staré řeky až po rybník Rožmberk. Řeka zde protéká hustým lesem s velikým počtem zákrutů, stromy stojí přímo v řečišti nebo skáceny větrem leží napříč řeky a v prudkém toku řeky vodák se často v posledním okamžiku musí rozhodnout, podjede-li skácený strom nebo ho bude přenášet. Pomalé rozhodování znamená často rychlé převržení.

Nová řeka je zčásti umělý kanál, protékající rybníkem Leštinou a pod mlýnem Weinzettel je kanál převeden do řečiště bývalého potoka a tím sveden do Nežárky a Nežárkou do Lužnice.

Zlatá stoka je po celé délce umělý kanál zarostlý bujným rostlinstvem. Protéká blatáckým krajem a jízda po Zla-

té stoce je rušena četnými nízkými můstky, které za větší vody nutno přenášet. /pozor - někdy pod můstky jsou vosí hnízda/.

Ještě nutno upozornit, že mezi Pilařem a Majdalenou ústí do Lužnice výpustní potok ze Stanšovského rybníka, kdysi eldoráda vodních skautů. Při trochu slušné vodě je tento potok sjízdný a ušetří oddílům, tábořícím na Stanšově, převážení lodí k Lužnici.

Tyto tři úseky Lužnice až po Veselí jsou z největší části ještě v původním přírodním stavu a svým druhem představují nejrůznější formy přírodní řeky v lukách a lesích.

Od Veselí až po Planou nad Lužnicí teče Lužnice pomalu lučinatou rovinou. /Prohlídka muzea v Soběslavi/. Teprve pod Planou přechází řeka opět do lesů a poměrně úzkého údolí.

Lužnice v Táboře a těsně pod Tábořem má 8 jezů, které podle vodního stavu představují vždy větší námahu. Pod Kvěchovým mlýnem pod Tábořem začíná krátká, ale velmi divoká peřej, zvaná Kamenné pole /podle vodního stavu/. Držte se raději vpravo, vlevo při nižší vodě pravděpodobně rozbijete loď na kamenech.

Pod Tábořem se vine Lužnice krásným říčním údolím okolo Klokot /poutní místo/ k Příběnicím /zřícenina hradu/. Před Příběnicemi je vpravo ostrov Adamitů, kdysi oblíbené místo vodních skautů. Potom následují Dobronice /zřícenina hradu/, Bechyně se zámek, pod Bechyní na levém břehu Židova strouha, Koloděje s typickými stavbami židovských občanů a ústí do Vltavy.

Vzdálenost vykládacích stanic železničních od řeky:
Nová Ves 700 m, Suchdol 300 m, Veselí 1.500 m, Planá nad Lužnicí 300 m a Tábor 1.000 m.

Lužnice v horním a středním toku u Plané nad Lužnicí je vždy sjízdná, k sjetí mělčin u Soběslavi a Kamenné pole pod Tábořem je potřeba stav alespoň 18 na tábořském vodočtu. Od Suchdola protéká Lužnice volně meandrovitým korytem, jsou zde vhodná místa pro rekreaci a koupání. Pod Veselím přibývá jezů, všechny jsou opatřeny propustěmi, za příhodných stavů sjízdnými.

Začínáme-li plavbu v Táboře, spouštíme loď až pod městem, neboť ze sedmi jezů se pět zdoluhavě a těžce přenáší. Před

Bechyní jsou opět dva jezy. Na horním bývá propust' otevřena; jejich přenášení není lehké. Mezi Tábořem a ústím do Vltavy je mnoho míst pro táboření. Vorové propusti u jezů v tomto úseku je možno sjíždět, jsou-li otevřené, jen některé a to u Kvěchova mlýna, horní v Bechyni a Dobronický jsou za vyšších stavů nesnadné.

Lužnice je v současné době nejvíce ježděnou řekou v době dovolených.

Nežárka

Vzniká soutokem Kaménice a Žirovnice pod obcí Jarošovem nad Nežárkou. Pod Šimonovem přibírá umělý tok Novou řeku /spojuje Lužnici s Nežárkou/. Je splavná po celý rok. Délka toku 60 km. Ústí ve Veselí nad Lužnicí do Lužnice.

Vykládací železniční stanice Jarošov /2.000 m k vodě/. Teče přes Jindřichův Hradec /stanice 100 m od řeky/, kde zve k prohlídce krásný a pozoruhodný zámek, přes Stráž nad Nežárkou /poslední sídlo slavné české zpěvačky Emy Destinové/ k Lužnici poklidnou krajinou většinou lučinatou a lesnatou. Až po Šimanov má 17 jezů bez propustí a odtud do Lužnice 7 jezů s propustmi.

Otava

Otava vzniká soutokem Vydry a Křemelné pod Čenkovou Pilou. Délka sjížděného toku je 111 km. Celý tok je dobře sjížděný již při průtoku 7 m³/sec. Splavnost pro sportovní lodě se stanoví na vodočtu v Katovicích /115 cm/. Písecký vodočet, umístěný nad jezem, není přesný. Šířka toku je 12 - 22 m. Otava patří od Čenkovy Pily mezi divoké toky, zejména za vyššího vodního stavů. Plavby se mohou zúčastnit jen zkušeni vodáci s plovací vestou. Zvláště místa před Rejštejnem se klasifikují jako velmi těžká. Až do Sušice zůstává Otava rychlým horským tokem. Za Sušicí nejsou přeřeje již tak časté a nejsou zde tak obtížná místa. Zato jsou zde krásné výhledy na Šumavu, později na hrad Rábí a Prácheň.

Otava pak teče dosti širokým lučinatým údolím k Horažďovicím, kde protéká krásným lesnatým parkem. Tento úsek je z hlediska vodní turistiky nejpřitažlivější. První jez před

Horažďovicemi dělí řeku na dvě ramena. Levé je rezervací a nejezdí se sem. Další jezy s málokdy otevřenými propustěmi se obtížně přenášejí. V Katovicích na vodočtu je kritický stav 100. Úsek Strakonice - Sušice je dopravně snadno přístupný. Od Strakonice do Zvíkova je řeka široká a klidná. V Písku jsou však tři jezy, které se obtížně přenášejí. Za Pískem se proud zrychluje, ale již po 5 km se setkává se vzdutou hladinou Orlické zdrže. Podél řeky je mnoho dobrých tábořišť a kotvišť. Na Otavě je celkem 24 jezů.

Vykládací železniční stanice, vzdálené od řeky: Sušice 200 m, Horažďovice 1.000 m, Katovice 700 m, Strakonice 1.000 m, Šteken 300 m, Písek 2.000 m. V Písku při vysokém vodním stavu lze sjet do Otavy potokem, podtékajícím silnici mezi nádražím a městem.

Sjízdné přítoky Otavy jsou Blanice Husinecká a Volyně. Jsou sjízdné pouze za vyšší vody.

Mže - Berounka

Mže, přijímající pod Plzní od soutoku s Úhlavou název Berounka, vzniká spojením čtyř pramenných potoků nad Tachovem v Českém lese. Povodí celého toku má rozlohu 8.859 km², osová délka toku je 246,8 km, prům. průtok v ústí do Vltavy je 37,5 m³/sec. Od prameniště k Tachovu je spád 13,5%, nad Plzní 2,1%, od Liblína 0,7%. Spád vyrovnává řada jezů, často vzájemně na sebe navazujících.

Mže je splavná z Kočova /km 219,9/ dosažitelného nákl. auty s vleky. Turisté, odkázaní na vlakovou přepravu, začínají nejčastěji v Pavlovicích /km 214,4/. Tok zde má bystrinný charakter, kamenité dno, železnice probíhá podél řeky. V úseku pod Pavlovicemi protéká romantickým údolím, vyplněným žulovými balvany, nazývaném "U čtrnácti pomocníků." V úseku před Stříbrem jsou za norm. stavu rozsáhlé mělčiny. Pod Stříbrem se střídají peřeje a tišiny, u Butova na km 178 začíná vzdutí vodního díla Hracholusky. Okolí přehradního jezera dává možnosti táboření, je zde krásná krajina. Pod přehradou na km 161,4 /lze převážet lodě na vozících/, je při rovnoměrném odtoku 3,8 m³/sec. řeka na hranici sjízdnosti. Tok se proplétá meandry zalesněným terénem k Plzni /141,2 - 134/, kterou se projíždí snadno a bez potíží. Od soutoku s Úslavou /km 136/ má řeka název Berounka, tok je silně

znečistěn odpadními vodami až na km 120 /ústí Klabavy/. Zde řeka vstupuje do údolí se skalnatými a strmými stěnami. Je zde mnoho hradů /Vížka, Libštejn, Krašov, Týřov/. Klidné, romantické údolí bez komunikací. Spád mezi Plzní a Roztoky /km 63,3/ je pouze 60 m a je ještě zmírněn 18 jezy. Tok je pomalý. Jezy jsou bez propustí, vesměs mají hladké spádové desky mírně skloněné, takže při dobrém stavu vody je lze sjíždět. Jsou zde vhodná místa k táboření, potůčky s čistou vodou. Náhon v Roztokách odvádí část vody do prům. závodu, řečiště pod jezem má málo vody až na km 62,4 /Ústí rakovnického potoka/. Údolí se rozestupuje, proud je rychlejší, šířka řeky 50 m, žel. trať a silnice sledují řeku až k jejímu ústí do Vltavy. Tento dolní tok je rekreační oblastí Prahy. Dojíždí se zpravidla do Bráníka k žel. stanici, nebo do některé pražské loděnice. S výjimkou středního toku jsou v okolí řeky dobré nákupní možnosti, zdravotnická pomoc. Střední tok dává naproti tomu i uplatnění historických zájmů, je vhodný k letnímu táboření oddílů.

Radbuza

Délka sjížděného toku 67 km. Pramení v Českém lese. Celková délka 111 km, spád 1,3 promile - 0,9 promile, prům. průtok v ústí 6,2 m³/sec. Hlavní přítoky Zubřina /17 km sjížděných na jaře/ a Merklínka /na jaře v dolní části sjížděná/. Na Radbuzu jezdíme na jaře, kdy má nejvíce vody. S plavbou se začíná v Horšovském Týně /km 66/. Jezy jsou v horní části neudržované a průrvami sjížděné. Neporušené jezy lze sjet po spádové desce. Řeka teče volnou krajinou, většinou loukami, břehy jsou lemovány porostem. Velmi nepřijemné je přenášení na posledním jezu v Plzni /km 1,8/. Na obou březích jsou vysoké kamenné hráze, u nichž nelze přistát, obnášení po rušném nábřeží je kilometr dlouhé. Zpravidla zde cesty končí, nedaleko je žel. stanice. Podél řeky jsou dobré nákupové možnosti, od Dobřan /km 22/ sleduje řeku žel. trať. Loděnice Škoda Plzeň /km 3,6/, Slavoj Plzeň /km 2,8/.

Úhlava

Délka sjížděného toku 89 km. Pramení na Šumavě na úbočí Pancíře /1214 m/. Celková délka je 101,9 km, spád 5,6 promile - 1,3 promile, průtok v ústí běžně 14 m³/sec.

Je to nejnavštěvovanější západočeská řeka, sjízdná v celé délce všemi druhy sport. plavidel. Nástupním místem pro dvoudenní plavbu jsou Janovice n. Úhl. /km 75,9/, pro jednodenní plavbu Přeštice /km 32,6/. Velmi málo jezů je sjízdných, spádové desky mají většinou velký sklon, jezy jsou udržované, náhony nedlouhé. Tábořišť málo. Nejčastěji se táboří pod Čižicemi /km 17,5/. Řeka protéká většinou loukami, otop lze získat jen z náplav. V blízkosti řeky je řada historických objektů, např. hrady Klenová, Švihov, Skála, zámek v Příchovicích atd. Nákupové možnosti dobré. Přítokem Úhlavy je Drnový potok, sjízdný na jaře v délce 11 km.

Úslava

Délka sjížděného toku 52 km. Vzniká spojením Žinkovky s Myslivským potokem. Má rovnoměrný spád 2,2 promile a průměrný průtok 4,4 m³/sec. Je bezpečně splavná již při průtoku 3,5 m³/sec. Tento vodní stav nastává při místním dešti s vydatností 25 mm, trvajícím alespoň jeden den. Výchozí bod dvoudenní cesty může být Železná Huť /km 53,1/, Případně při dobrém stavu vody Žinkovy /km 68,8/ na Žinkovce; Úslava proudí širokým, mělkým údolím, jímž protéká mnoha zákruty, časté jezy zmírňují spád. Voda je mírně zněčištěna prům. odpadními vodami. Oblast podél řeky je plzeňskou rekreační oblastí. Je zde řada historických objektů, např. Zeleňá Hora, zámek v Blovicích, hrad Radyně. Nákupové možnosti dobré, na km 36,7 loděnice Spartaku Blovice. Úhlava ústí do Berounky na 136 km.

Střela

Délka sjížděného toku 62 km. Je to jedna z nejkrásnějších západočeských řek. Je sjízdná až při 3,5 m³/sec. S plavbou se začíná v Protivci /km 60,8/, zprvu protéká četnými meandry a pod Chýšemi /km 56/ vtéká do hlubokého a těsného údolí. U Nebřezin /km 14,3/ je řeka znečištěna prům. odpadními vodami, do Berounky se vlévá na km 102,5.

Litava

Délka sjížděného toku 27 km, za příznivého stavu vody
Do Berounky se vlévá na km 34,4

Loděnice /Kačák/

Délka sjížděného toku 25 km, jen za příznivého stavu
vody Do Berounky se vlévá na km 30,8

Ohře

Třetí největší česká řeka, pramení v Bavorsku a vtéká na naše území u osady Pomezna nad Chebem. Na celém našem území v délce 257 km je sjízdná. Odvodňuje 5624 km². Průměrný roční průtok v ústí je 40,4 m³/sec. Největší spád 9,4 promile je v úseku Sokolov - Pernštejn, do Kadaně klesá na 2,1 promile a pod Žatcem až na 0,6 promile.

Doporučuje se zahájit jízdu v Chebu /žel. uzel/, protože nad Chebem je údolí uzavřeno vodním dílem Skalka, jehož zdrž navazuje na pohraniční pásmo. Pod Chebem řeka mírně proudí v otevřené krajině, břehy jsou nezpevněné, šířka asi 10 m, jezy pevné, bez propustí. Před Kynšperkem n. O., km 222, mění řeka svůj nížinný charakter, šířka asi 10-16 m, zařezává se hlouběji do údolí, sevřena kopci Slavkovského lesa, písečné dno se mění v kamenité. Značný spád mezi Tisovou a Sokolovem vyrovnávají stupně ve dně a boční výhony, řečiště je místně regulováno. Pod Sokolovem je řeka silně znečištěna odpadními prům. vodami. Pod Loktem začínají větší peřeje a táhnou se celým údolím Svatošských skal. V oblasti Karlových Varů se řeka rozšiřuje asi na 30 m. Zde bývá také vhodný začátek tur. cest, protože je zde čistá voda a pod K. Vary začíná přejinatá část řeky s velmi romantickou krajinou až ke Klášterci n. O. /km 134/, kde začíná zátopová oblast vodního díla Kadaně /km 126/. Oba jezy v Kadani jsou za příhodných podmínek sjízdné po spádové desce. Těsně pod městem je vodočetná stanice, jejíž měřicí lať rozhoduje o další plavbě na Ohři. Je-li na vodočtu číslo nižší než 110, je výhodnější ukončit plavbu v Kadani a loď přenést níže na počátek zátopy vodního díla Nechranice. Přehradní jezero umožňuje plachtění. Vlastní přehradní těleso /km 103/ je nejvýhodnější přenést podél přelivného objektu.

na levé straně hráze. Před Žatcem vtéká řeka do rovinatého kraje. Nad Žateckým jezem /km 89,7/ u fotbalového hřiště je klubovna žateckých vodáků i vodních skautů, kde v případě potřeby můžete požádat o pomoc a provést případné opravy. Lounský jez /km 53,8/ je nejlepší přenést mlýnem /je nutný souhlas/. Řeka pokračuje rovinatou krajinou lemována střídavě listnatými lesy a chmelnicemi, dno je písčité. Jez u Hostěnic /km 13,6/ rozděluje řeku na dvě ramena, doporučuje se plout pravým. Vysoký jez v Terezíně /km 2,45/ je možno přenést vpravo /cesta nejm. 500 m/. Cestu je možno proto ukončit u mostu v Bohušovicích n. O. /km 5,1/ nebo v Litoměřicích na Labi.

Ohře je pro vodní turistiku vhodná řeka, téměř podél celého toku je vedena železnice. Výstavbou vodních děl je průtok vody v letních měsících nadlepšován, na horním toku je mnoho vhodných míst k táboření i pro umístění dlouhodobějších táborů. Poměrně hustě osídlená oblast podél řeky dává dobré nákupní možnosti, možnost zdravotnické pomoci atd. I po stránce historické je zde mnoho pozoruhodných památek: Cheb /hrad, kostel/, Chlum n. O. /hláska/, Sokolov /zámek/, Loket /hrad/, K Vary /lázně/, Klášterec n. O. /zámek, hrad Egerberg/, Kadaň /hrad, klášter, jádro města/, Žatec /kostel, středověké jádro města/, Louny /kostel, opevnění/, Libochovice /zámek, hrad Hazmburk/, Doksany /klášter/, Terezín /opevnění města, Malá pevnost/.

Přítoky Ohře - sjížděné jen za příznivých podmínek.

Svatava

Délka sjížděného toku 20 km. Pramení v Německu. Sjížděná od ústí svého přítoku Rotavy. Východiško cesty žel. st. Rotava /km 20,1/. Ústí do Ohře je v obci Svataava /km 203/. Železnice a silnice prochází údolím souběžně s tokem střídavě po jeho pravém a levém břehu. Sjížděný úsek má průměrný spád 3 promile a průměrný roční průtok 3,06 m³/sec. Dno řečiště je oblázkovité, místy šterkovité. Řeka sjížděná až do konce května. Sjetí Svataavy je jednodenní výlet, často spojený se splouváním Ohře.

Teplá

Délka sjížděného toku 26 km. Je to prudká říčka horského charakteru se zalesněnými okolními stráněmi, spadajícími na dno údolí. Říční spád 9 promile při rychlosti proudu až 30 m³/sec. Z nádrže u Březové /km 7,8/ se vypouští rovnoměrně 2,5 m³/sec, což je nedostatečný průtok pro plavbu sportovními loděmi, je sjízdná pod nádrží teprve při 8 m³/sec, jen pro zdatné a zkušené vodáky. Východiskem cesty železnice Krásný jez /km 21,3/, silnice se přidrží toku. Dno skalnaté, lze sjíždět jen dobrou bezkýlovou lodí a dolní úsek s plovací vestou. Sjetí Teplé je jednodenní výlet. Řeká vtéká do Ohře na km 175,3.

Chomutovka

Délka sjížděného toku je 30 km. Sjízdná z Chomutova /30,5/ jen v jarních měsících, turisticky nezajímavá, průměrný průtok 0,61 m³/sec, má velký spád, průměrně 4,2 promile. Do Ohře ústí u Postoloprta /65,7 km/.

Malá Ohře

Délka sjížděného toku 8 km. Umělá stoka odbočující z Ohře od jezu v Libochovicích /km 22,2/, 8 km dlouhá, 4 m široká, až 1,2 m hluboká s mírně proudící vodou. Malý úsek, vroubený lesy. V Budyni n. O. se stáčí a zaústí se do Ohře na km 16,6.

Ploučnice

Ploučnice pramení v Jizerských horách nedaleko Liberce a vlévá se v Děčíně do Labe. Délka splavného toku je 91 km a začíná při vyšším vodním stavu ve Stráži pod Ralskem. Na Ploučnici je řada vodočetných stanic, podle kterých se můžeme orientovat. Vodočetné stanice: Stráž pod Ralskem, Česká Lípa, Benešov n. P. Nejlepší 35 km dlouhý úsek pro vodní turistiku je od Mimoně do České Lípy. Ploučnice tu protéká pěknou lesnatou krajinou. V tomto úseku od km 69 asi 4 km pod Mimoní až k obci Heřmanice na km 51 protéká Ploučnice

vojenským úsekem a je nutno si vyžádat předem povolení o průjezdu na Újezdním vojenském úřadě Ralsko v Mimoně. Plavbu po Ploučnici je nejlépe ukončit v Žandově, protože na dolním km 20 k ústí je 19 jezů, z nichž většina se špatně přenáší

Jizera

Pramení v blízkosti polských hranic v Jizerských horách. Celková délka až k ústí do Labe pod Novým Vestcem měří 164 km. Délka splavná pro sportovní plavidla je 138 km. Na horním úseku od Vilémova do Železného Brodu, dlouhém 40 km, který je velmi nebezpečný a je jen pro zdatné vodáky a dobře ovladatelné lodě. Úsek je splavný od stavu 180 v Železném Brodě. Na tomto úseku je 21 jezů, z nichž většina je vysokých, které se špatně přenášejí. Dobrou výchozí stanicí je Malá Skála pro sjíždění dolních úseků Jizery. Je od Železného Brodu 6 km.

Dolní úsek je prakticky sjízdný po celý rok. Plavba je klidná a zajímavá krajina v okolí Českého Ráje přináší příjemné zážitky. Na tomto úseku je 22 jezů. Spojení k řece je téměř po celé délce toku, jak po silnici tak po železnici a vzdálenost řeky od komunikací není nikde větší než 1 km. Místa pro tábory a tábořiště jsou po celé délce toku vhodná.

Doubrava

Doubrava pramení na Českomoravské vysočině. Délka sjížděného toku je 40 km. Pro sjíždění Doubravky je směrodatný vodočet ve Žlebech, kdy při stavu 100 je splavný nejvyhledávanější peřejnatý úsek dlouhý 10 km od Pařížovské hráze do Ronova n. D. Na tomto úseku jsou 4 jezy, které je nutno přenášet. Pro sjíždění zbývajících 30 km od Ronova n. D. až k ústí do Labe pod Týncem n. L. je postačující stav 85 na žlebském vodočtu. Tento úsek má již nížinný ráz s 9 jezy. Spojení k Doubravce je výhodnější po silnici vzhledem k možnosti sjíždění hořejšího toku 2x za sebou, protože celý úsek Doubravy je sjízdný za 1 den.

Chrudimka

Pramení na Českomoravské vysočině, jižně od Hlinska. Její celková délka od pramene až k ústí do Labe v Pardubicích je 107 km. Pro sportovní plavidla je sjízdných 73 km od obce Trhová Kamenice. Sjíždět celý tok najednou je vzhledem k rozdílným vodním stavům v jednotlivých úsecích problematické. Dolní úsek od Trhové Kamenice k Sečské přehradě má nejvíce vody v průběhu roku. Na tomto 17 km dlouhém úseku je 8 jezů. Sečská přehrada je dlouhá 5 km a je to vhodné místo pro plachtění a také míst vhodných pro táboření je dostatek. Za vhodného vodního stavu lze sjíždět střední úsek od Sečské přehrady přes Křižanovickou přehradu do Chrudimě. Na tomto úseku je 11 jezů včetně Křižanovické přehrady pod Hrad štěm. Pod Hrad štěm, které je vzdáleno 15 km od Sečské přehrady, protéká Chrudimka krásným údolím Peklo, tento úsek, dlouhý 4 km, je však sjízdný pouze za vysoké vody a je značně obtížný. Od Chrudimi je již Chrudimka klidná, nížinná řeka s 13 jezy na 16 km dlouhém úseku až do Nemošic, kde je nutno 4 km před ústím jízdu skončit pro nepřístupný zbývající úsek. Spojení k řece je v horním a středním toku možné po silnici. Teprve od Chrudimi je spojení po železnici.

Sázava

Pramení na Českomoravské vysočině u Žďáru n. S. Teče směrem na západ a v Davli se vlévá do Vltavy. Její splavnost pro turistická plavidla začíná od Žďáru n. S., který je na 209 km. Nultý km je v Davli. Téměř po celé délce toku je přístupná jak železnicí tak po silnic. Největší vzdálenost řeky od nádraží je 1,5 km v Jílovém u Prahy. Ze Žďáru n. S. až po soutok Sázavy se Sázavkou ve Světlé n. S. je mírný a klidný tok bez obtížných míst. Tento úsek je dlouhý 65 km a je na něm 25 jezů. Podél řeky jsou vhodná místa pro táboření a v okolí je řada zajímavých památek a přírodních krás, což lze vlastně říci o celém okolí Sázavy. Další 15 km se 3 jezy od Světlé n. S. až k Ledči n. S. patří k nejnáročnějším vodáckým úsekům a zároveň k nejkrásnějším. Řeka v okolí má ráz divoké horské řeky s četnými peřejemi a řečištěm plným balvanů a práhů. Nejobtížnější úsek je u obce Stvořidla 8 km od Světlé n. S. Pro sjíždění tohoto úseku je dobré zapamatovat si stav vodočtu v Havlíčkově

Brodě /km 163/. Stav 140 - 150 je nejvýhodnější pro sjíždění Stvořidel, ale jen pro obratné vodáky. Pro pramice je vhodnější doprava po železnici ze Světlé n. S. do Ledče n. S. Z Ledče n. S. je Sázava dalších 110 km až do Týnce n. S. opět klidná a sjízdňá i za nižších vodních stavů. Přes 26 jezů, které jsou na tomto úseku, se dají plavidla celkem snadno přenést nebo spustit po laně.

Vhodných míst pro táboření je na tomto úseku poměrně dost, ale v letním období jsou hojně obsazena stálými tábory a rekreanty. Zbývajících 19 km k Vltavě je opět obtížný a náročný úsek, který však vodákům poskytuje kouzelný zážitek jak jízdou samotnou, tak i pohledem na okolí řeky. Za vysokého vodního stavu je tento úsek nebezpečný a to hlavně 5 km pod Týncem n. S. pod obcí Krhanice, kde jsou velké peřeje. Celkem je na této poslední části Sázavy 9 jezů.

Dívoká Orlice

Pramení v Polsku. Z celkové délky 102 km je sjízdňých dolních 63 km. Nejvyšší nástupní stanice je v Klášterci n. O na km 97 nad Pastvinskou přehradou. Délka přehrady je 5 km. Podél přehrady je dostatek míst k táboření i na pokraji lesů, kterými je přehrada vroubena.

Pod přehradou má řeka prudký tok a protéká 10 km údolím až k Žamberku. Dalších 12 km teče pomalejším proudem až k Liticím n. O, kde nad jezem, který odvádí vodu na turbínu v elektrárně, je nutno jízdu přerušit. Pouze za většího vodního stavu je Orlice sjízdňá v oblouku pod litickým hradem a to pro zdatné vodáky.

Spád v litickém oblouku je 13 promile a řečiště je poseté velkými balvany. Sjíždět se dá za stavu 250 v Týništi n. O a 55 - 65 v Kostelci n. O. Dále řeka protéká pěkným údolím až ke zříceninám hradu Potštejna. Odtud je již klidná plavba 26 km až do Týniště n. O, zpestřená pouze několika peřejemi a 5 jezy.

Přítok Dívoké Orlice: pod Žamberkem na 77 km zprava Rokytenka, km 54 zprava sjízdňá Zdobnice, na km 50 zprava Bělá a na km 42 zprava ústí Olešnice.

Hořenní tok od Klášterce n. O. až k Potštejnu má 13 jezů. Spojení k řece je vhodné po železnici i silnici a to od Žamberka.

až do Častalovic železnicí a od Klášterce n. O. až do Častalovic silnicí

Vzdálenost řeky od silnice i od žel. stanic není větší než 1 km, pouze v Žamberku je železniční zastávka, vzdálená 2 km. Vhodná místa pro táboření jsou po celé délce toku.

Tichá Orlice

Pramení pod Kralickým Sněžníkem. Celková délka je 102 km, z nichž sjízdných pro sportovní plavidla je 79 km. Nástupní stanice je v Jablonném n. O. na km 79. Po Tiché Orlici mohou jezdit i méně zkušení vodáci až k jejímu soutoku s Divokou Orlicí v Týništi n. O. Prvních 50 km protéká řeka většinou zalesněným údolím s pěknými partiemi skalních útvarů. Na tomto úseku je 24 jezů nebo práhů. Od Chocně až po Týniště má řeka ráz nížinný a zalesněné břehy. Na tomto úseku je 12 jezů nebo práhů. Vlakové i silniční spojení je vhodné téměř po celý rok po celé délce řeky od Jablonného n. O. až po Borohrádek, který je 6 km od soutoku obou Orlic.

Spojená Orlice

V jízdě po Tiché nebo Divoké Orlici je možno pokračovat ještě dalších 33 km od Týniště n. O. až do Hradce Králové, kde se Orlice vlévá zleva do Labe.

Tato část řeky protéká většinou lukami a četnými oblouky a zákruty částečně zalesněnými. Jízda je již pomalejší, ale zajímavá. Vhodná místa pro táboření a odpočinek jsou na písčitých březích a loukách téměř po celém toku. Na této části jsou jen 3 jezy. Nástupní stanice pro plavbu od Týniště n. O. po Hradec Králové jak ze silnice tak od železničních zastávek. Vzdálenost k řece všude kolem 1 km.

Úpa

Úpa pramení v Obřím dole pod Sněžkou a po 77 km svého toku se vlévá v Jaroměři do Labe.

Nástupní stanice pro sjíždění Úpy je pod Trutnovem, který leží na 48 km. Protéká zalesněným údolím téměř až k České Skalici. Od České Skalice má ráz řeky nížinné a také její spád,

který nad Č. Skalicí je 4 promile, je v posledních 12 km pouze 1,5 promile.

Na celém toku od Trutnova až po ústí je 30 jezů neb stupňů, z nichž ze stavu 160 - 200 na labském vodočtu v Jaroměři se část dá sjíždět. Tábořit se dá téměř po celé délce řeky.

Nejzajímavější část řeky je mezi Úpicí a Ratibořicemi, kde jsou četné peřeje. V této části jsou také památná místa Ratibořice, Staré Bělidlo a Viktorčin splav, které stojí za to si prohlédnout. Doprava k řece je možná jak železnicí, tak po silnici. Vlakové spojení je v Trutnově - Poříčí, Bohuslavice, Suchovršice a Č. Skalice. Vzdálenost řeky od železničních zastávek a silnice není větší než 1 km.

Blanice Vlašimská

Blanice pramení v západní oblasti Dubských lesů. Teče směrem severním a nad Č. Šternberkem se vlévá do Sázavy. Sjíždí se od obce Skrýšov, která je na 46 km. Nejlepší vodní stav pro sjíždění Blanice je 110 v Dolních Kralovicích na Želivce. Tento vodočet je směrodatný i pro Blanici, protože obě řeky mají stejné povodí.

Za normálního stavu je Blanice sjíždná i pro méně zkušené vodáky. Za vyššího vodního stavu si již vyžaduje více opatrnosti a to hlavně v okolí Louňovic, které jsou 10 km od Skrýšova, kde řeka tvoří četné zákruty a je nutno dát pozor na větve a stromy, čnící nad řečištěm. V horní části řeky je několik mělčin, kde musíme lodě převádět. Mezi Skrýšovem a obcí Zlaté Hory je 1 km dlouhá nádrž. Na celém toku je 18 jezů, z nichž několik je jich značně poškozeno. Doprava k řece je možná po silnici. Pouze ve Vlašimi je železniční stanice. Vzdálenost od silnice není nikde větší jak 1 km.

Legendy k mapám řek1/ Labe

1/ Černý potok, 2/ Vejrovka, 3/ Klejnarka, 4/ Doubravka, 5/ Chrudimka, 6/ Novohradka, 7/ Loučná, 8/ Třebovka, 9/ Orlice tichá, 10/ Orlice divoká, 11/ Dobnice, 12/ Kněžná, 13/ Bělá, 14/ Dědina, 15/ Metuje, 16/ Úpa, 17/ Opatovický kanál, 18/ Cidlina, 19/ Mrlina, 20/ Sánský kanál, 21/ Jizera, 22/ Jizerka, 23/ Kamenice, 24/ Mohelka, 25/ Ploučnice, 26/ Rovečský potok

2/ Vltava

1/ Stará Vlatav, 2/ Polečnice, 3/ Křemžský potok, 4/ Bezdravský potok, 5/ Otava, 6/ Ostružná, 7/ Březový potok, 8/ Lomnice, 9/ Skalice, 10/ Blanice, 11/ Malše, 12/ Černá, 13/ Stropnice, 14/ Kozí potok, 15/ Černovický potok, 16/ Nežárka, 17/ Kamenice, 18/ Žirovnice, 19/ Hamerský potok, 20/ Nová řeka, 21/ Zlatá stoka, 22/ Kocába

3/ Berounka

1/ Mže, 2/ Kosovský potok, 3/ Třemošná, 4/ Střela, 5/ Úhlavka, 6/ Radbuza, 7/ Úhlava, 8/ Úslava, 9/ Žinkovka, 10/ Drnový potok, 11/ Zubřina, 12/ Litava, 13/ Lodenice

4/ Sázava

1/ Janovický potok, 2/ Bystřice, 3/ Blanice vlašimská, 4/ Želivka, 5/ Trnava, 6/ Šlapanka, 7/ Sázavka

5/ Ohře

1/ Svatava, 2/ Chomutovka, 3/ Teplá, 4/ Blšanka, 5/ Malá Ohře





Handwritten signature or name

