


zpravodaj
vodních
skautů
a skautek



KAPITÁNSKÁ POŠTA



HKVS
2000/2001
r o č n í k

1



Kapitánská pošta

Obsah

strana

Odešel nám Unra	1
Tábory 2000	2
Výzva všem oddílům	2
Kapitáni a kapitánky	3
Polská jezera brázdila Flotila Liberec	4
Vaše Veličenstvo	4; 17
Alpen 2000	5
Zpráva o stavu vltavské vodní cesty – 1	6
Je tomu 60 let	7–8
Navigamus 2000	8–9
Meandry 2000	10
Povodí Berounky (pokračování)	11–14
I. mistrovství ČR v kanoistice, krajské kolo v Mimoni	15–16
Dopravní opráření v Praze	17
Mosty na trase Závodu napříč Prahou	18
Český skaut v cizině 1948–1989	19
Přeplavba Atlantiku na ultralehkém katamaránu	20–21
SKARE 2000	22–23
HKVS hlásí	24

Mladost není obdobím života, ale duševní stav.

J. W. Goethe

Odešel nám Unrra

Dejte vlajku na půl žerdi...
Dejte vlajku na půl žerdi
a z děla vystřelte mu tři.
Vždyť zemřel náš krajský kapitán
námi všemi milovaný muž.
Již země je mu lehká
a hlína? mateřským přístavem.
Nezavřela se nad ním vodní hladina
jak káže dobrý mrav
To jen nemoc zlá jej skolila
byl to věru dobrý brach.
Tak vlajku na půl žerdi
ať poslední poctu Tobě vzdáme
Tak vlajku na půl žerdi
snad jinde se s Tebou přec setkáme.

Věnováno Unrrovi z Haviřova, Stopař



Nečekaně nás opustil Krajský kapitán severní Moravy - Unrra. Ještě v červnu se zúčastnil Navigamus 2000 na Seči. V době letních táborů náhle odešel. Naši skauti vyprovodili Unrru důstojně. Vrátili se na pohřeb z táborů a byli to modří i žlutí. Rakev nesli roveři a vlčata stála čestnou stráž u rakve.

Unrra byl skautem celým srdcem a bude nám všem opravdu chybět. Měl skautský charakter a požadoval to i od ostatních. Na ostravsku to neměl jako krajský kapitán jednoduché. Za jeho práci pro skauting mu dodatečně ještě jednou děkujeme.

Jack



Londán se s Vlami přátelí...
ruky svou už pošťák nemůže vládn.
Kromu jam kdy už šel, odpasite,
když jam potěší, topermate,
půl jam s Vlami rád.

V hlubokém zármutku oznamujeme všem příbuzným, přátelům a známým,
že nás dne 3. 7. 2000 opustil náhle po krátké těžké nemoci ve věku
nedožitých 71 let náš milovaný tatínek, dědeček a strýc, pan

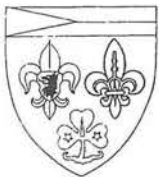
Josef VANĚK

bytem Haviřov-Mlýnsko, Narození 22. 5. 1929

S drábým zesnulým se rozloučíme
v pondělí 10. července 2000 ve 13⁰⁰ hodin
v římskokatolickém kostele Sv. Anny v Haviřově.

Za zarmoucenou rodinu

dcery Zdeňka a Marie
syn Josef a vnučka Sylvie
synovec Petr s rodinou



Motto:

Každé hnutí, které pomáhá zvedat etické normy národa je ve své podstatě pokrokové a žádná společnost by se ho neměla dobrovolně vzdát.

Rudolf Plajner

Neuenhof, 20.7.2000

Milý bratře Ameteure,

prosím, aby jsi předal tuto Syringu na HKVS v Praze.

Je to nepatrné uznání na všechny vodní skauty, kteří byli v každém totalitním režimu první, na které dopadla tvrdá ruka diktátora.

Vodní skauti zachovávali vždy na prvním místě myšlenku demokracie, a také jsou a byli ve skautské organizaci ti první kteří to se skautingem mysleli opravdu vážně, a šli ve stopách A.B.Svojsika, aniž se kdy nechali zmást různými ideologickými léčkami.

Děkuji vám, vodní skauti, mezi vámi jsem prožil ta nejkrásnější léta svého dětství.

Miloslav Miltner
Milos Miltner/Jestřáb

býv. náčelník českých
a slovenských skautů
v exilu.



VEDENÍ
ČESKÝCH A SLOVENSKÝCH
OLD-SKAUTŮ V EXILU

UDĚLUJE TI BRATŘE/SESTRO

HLAVNÍ KAPITANÁT VODNÍCH SKAUTŮ

K 30TI LETÉMU VÝROČÍ PRAGA
EXILOVÝCH SKAUTŮ VE ŠVÝCARSKU,
ZA TVOJÍ PRÁCI
PRO ČESKÉHO JUNÁKA A SLOVENSKÝ SKAUTING,
ZA UCHOVÁVÁNÍ JEHO TRADIC
A ZA ZASLUHY PŘI VÝCHOVĚ MLÁDEŽE

ČESTNOU SYRINGU

OLD-SKAUTŮ V EXILU



Miloslav Miltner
číslo: 37

20.7.2000

Tábory 2000

Způsob tohoto léta se mi zdá poněkud nevhodný

Vladislav Vančura

Letní počasí letošního roku bylo vlastně odbyto v dubnu a květnu. V době školních prázdnin přišel už podzim. Tak tedy víc vypadá, že v září začne padat sníh a vše se rychle posune dopředu. Jen, aby na Vánoce nekvetly už fialky.

Naše tzv. letní tábory stále i putovní proběhly, ale to podzimní počasí vyzkoušelo naše skauty, skautky, vlčata i žabičky, jak jsou otužilí a co z počasí unesou. Jsme rádi, že se tábory nerušily, o žádném takovém případě nemáme zprávu, i když se ozvalo, že „počasí a nálada jsou pod nulou“. Naši skauti a skautky, jak je vidět, vydrží už ledacos. Několik zpráv o táborech jsme dostali a následně je uveřejňujeme.



VŠEM PŘÍSTAVŮM, ODDÍLŮM A VŠEM VODNÍM SKAUTKÁM A SKAUTŮM!

Rada Hlavního kapitanátu oznamuje se zármutkem smutnou zprávou, že dne 11. září 2000 došlo ve výsostných vodách Dánska k námořnímu neštěstí, které postihlo loď našich přátel, polských námořních a vodních skautů harcerů.

Harcerská 14 metrová dvouštěžňová plachetnice se vracela z návštěvy dánských námořních skautů a za dosud nevyjasněných okolností na ni najel mohutný tanker, plující pod hongkongskou vlajkou a loď rozdrtil a potopil.

Následky byly úděsné. Zahynulo 7 skautů, dva jsou dosud pohřšovani a jeden člen posádky přežil.

Bližší podrobnosti nejsou dosud známy, katastrofu vyšetřuje smíšená dánská a polská námořní komise.

Hlavní kapitán Vezír prosí a vyzívá všechny přístavy, oddíly a ty, kteří (které) měli s polskými námořními skauty bližší styky, aby poslali výraz své soustrasti harcerskému vedení.

Kondolenci pošlete (nejste-li mocni polštiny) v anglickém jazyce e-mailem na adresu: gkzhp@polbox.pl k rukám Ewy Lachiewicz.

Kapitáni a kapitánky,

šťastný a veselý nový rok!

Šťastný nový rok Kapitánské pošty, nový rok skautský, nový rok vodácký od Navigamu k Navigamu. Protože jsem přesvědčen, že jste úspěšně zvládli všechny potíže rozmarného léta, že jste tvořivě překonali všechny spory, které se ve vedení oddílu a přístavu vždy v průběhu tábora vyskytnou, že jste připraveni vést své posádky do dalšího roku plavby životem, blahopřeji vám.

Příští rok je rokem valného sněmu Junáka. Domnívám se, že po horkém jaru jsou citové bouře ztišeny a nastalo období věcného hodnocení. Protože však hlas nespokojených bývá nejsilnější, protože se dnes až příliš často používá metoda prasklé desky i po uzavření rozpravy, kdy asertivita bývá zaměňována agresivitou, žádám vás, abyste se ve svých okresech účastnili předšňemovní diskuze. Vodní skauti sice už své názory vyjádřili na mimořádném i řádném jarním srazu a předvedli je setkáním Navigamus, ale měli by i nadále při všech jednáních dávat najevo, že tato dobře organizovaná složka Junáka, tato dobře sehraná parta odmítá fundamentalismus i zbrklé reformy. Jsme výrazně sepiati tradicemi, vzájemností a dobrovolnou kázní, umíme si zachovat svou vnější i metodickou odlišnost, nejsme však odlišní vnitřně. Umíme být sví a současně nevybočit z ducha hnutí, stanov a řádů Junáka, tím méně zákonů našeho státu. Požadují-li vodní skauti toleranci ke svým formám skautské výchovy, musí současně uznávat odlišnost jiných způsobů výchovy k životu podle skautského slibu a zákona.

Současná Ústřední rada Junáka připravila nový organizační řád, který úlohu a postavení jednotek Junáka všech stupňů a úrovní vymezuje zdánlivě striktně. Pokud jej neodmítnete čist jen proto, že „si nahoře zase něco vymysleli“, zjistíte, že tento řád umožňuje a vymezuje výše zmíněnou pluralitu. Za důležitou považují část týkající se základní organizační jednotky - střediska nebo přístavu. Doporučuji, abyste se s ní dobře seznámili a na sněmech nebo radách přístavu stanovili vzájemný poměr pravomocí vůdce střediska a střediskové rady. Osobně si myslím, že by přístavy vodních skautů měly přiznat větší rozsah pravomocí vůdci střediska při zachování kontrolní funkce rady. Protože se častěji setkáváme s fyzickým nebo ekonomickým nebezpečím, bývá kapitán přístavu spíše vnímán jako vůdce než jen předseda střediskové rady.

V nejbližší době bude skautská veřejnost seznámena s návrhem kroje Junáka pro třetí tisíciletí. Jsem dosud vázán slibem mlčenlivosti, mohu vám proto sdělit jen některé obecné zásady: Celý kroj je vytvořen jako ucelená kolekce všech částí od pracovního kroje přes společenský až po doplňky pro zimu a špatné počasí. Jednotlivé součásti kroje mají jednotící prvky, protože nejsou navrhovány zvlášť košile a kalhoty (sukně), zvlášť slavnostní nebo zimní kroj. Barvy jsou vybrány tak, aby všechny typy, druhy a součásti všech věkových

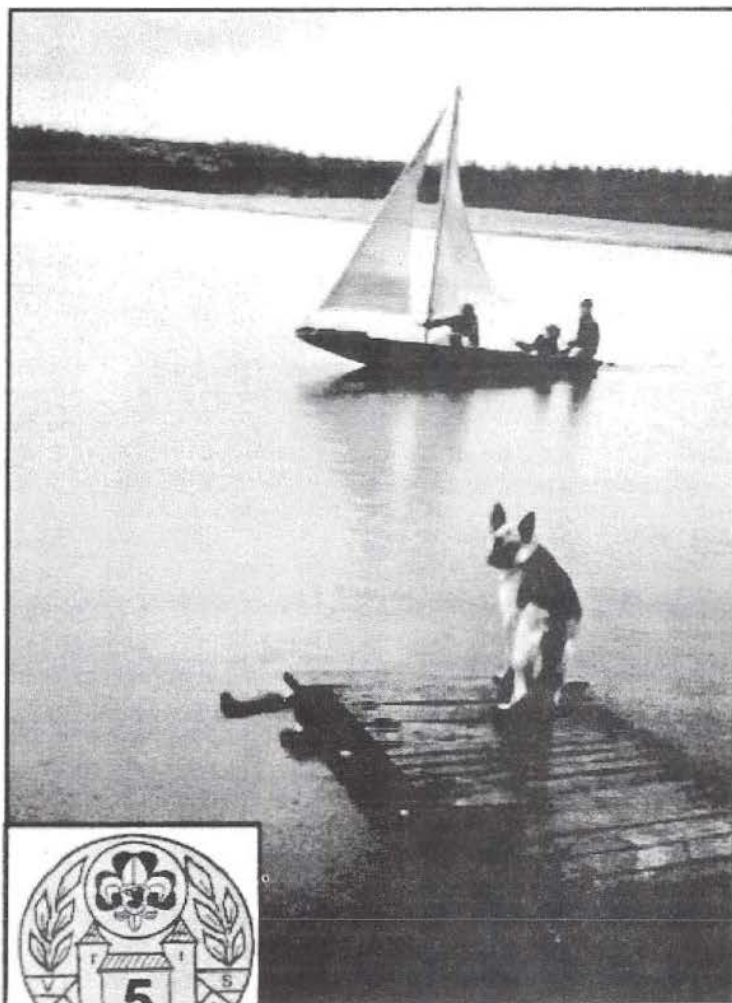
skupin vzájemně ladily. Dokonce i tak odlišné kroje jako jsou pěší a vodácký mají vzájemně integrující prvky, přičemž barva kroje vodních skautů nebude výrazně měněna, jen jsou pozměněna čísla barevného vzorníku. Doporučuji vám, abyste, až přijde pozvánka na celorepublikovou předváděčku, do delegace okresu neopominuli prosadit někoho z vodních skautů (optimální by byli muž + žena ve dvou věkových kategoriích).

Kapitáni a kapitánky (spíše: bratři a sestry kapitáni), máme i své vlastní úkoly. Ve většině nových krajů jsou již zvoleni nebo jmenováni krajští kapitáni. Je načase, abyste se rozhodli, které úkoly z této funkce vyplývající považujete za prioritní. Na srazu kapitánů ve Vysokém Mýtě budete mít prostor, abyste to oznámili ostatním i HKVS.

Kapitáni!

Letošní plavba začíná. Plnou parou vpřed!

Vezír



Polská jezera zbrázdila Flotila Liberec

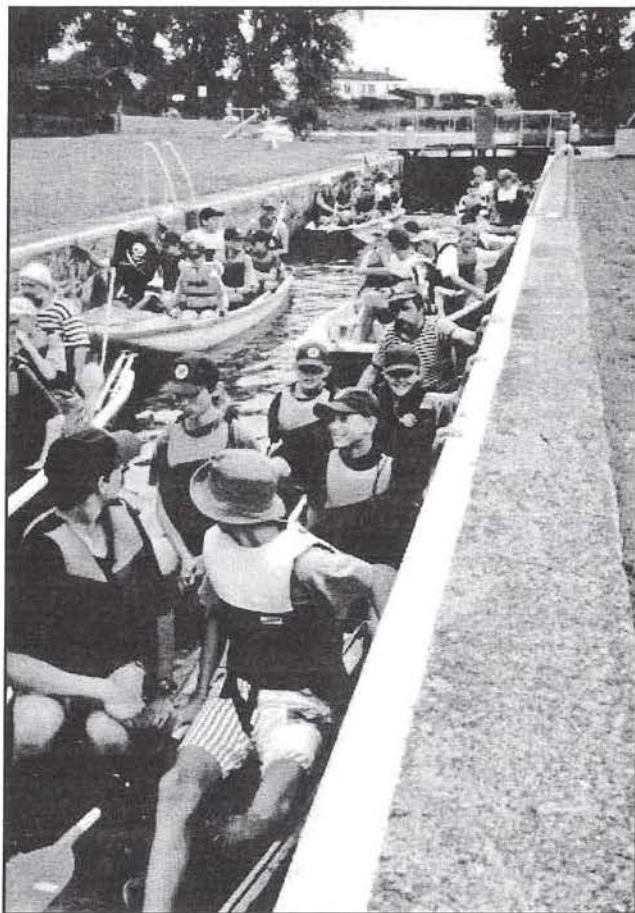
Do oblasti severovýchodního Polska letos vedla cesta vodácké třítydenní expedice „Koperník“ libereckých skautů z Flotily Liberec. Na mazurská jezera a vodní kanály vyrazili 43 muži na palubě oddílových pramic z polské Ilawy a plavbu zakončili v Královci.

Hlavní část plavby v zahraničí vedla přes jezero Ježorak, kde tábořili pět dnů na jednom z ostrovů. Velice zajímavé bylo pro vodáky i zázemí plavebních kanálů. „Pro lidi, kteří tam jeli poprvé, byli překvapením ručně ovládané plavební komory na kliku a lodní výtahy překonávající výškový rozdíl 100 metrů. Podobné jsou mimochodem už jenom v Kanadě. Polsku mají taková zařízení v provozu kvůli špatným ekonomickým podmínkám. Nakonec se ze století starého systému stala vyhledávaná turistická atrakce,“ zmínil se o světové raritě Vladimír Cvrček - Vezír. Počasí však nepřálo ani v Polsku. „Větší část expedice popršelo nebo byla zima. Navíc jsme se v jeden takový den nesetkali s doprovodným vozidlem a museli jsme přenocovat ve vypůjčených stanech jednoho kempu. Na prvním z domluvených míst jsme se minuli doslova o pár minut, protože nikdo nepředpokládal, že přijedeme tak brzy,“ vyprávěl Vezír o jediném větším problému, jenž však úspěšně zvládli.

Cestou se setkali i s polskými Harcery, vodáky obdobných polských oddílů. Libereckou Flotilu čekala také návštěva jednotlivých větších měst, kterými proplouvali, včetně muzea moře v Gdaňsku.

Flotila Liberec jezdí na podobné zahraniční plavby každý sudý rok. Letos sebou navíc přibrala i několik členů vodáckého oddílu z České Lípy. Expedice tohoto typu jsou finančně náročné a podle Vezíra je nutné, aby si členové oddílu Flotily zažili každý druhý rok vodáckou průpravu i v českých podmínkách.

Jan Resler-Káče (bývalý člen Flotily, nyní dopisovatel Libereckých novin)



Vaše Veličenstvo,

z pověření, které jsem od Vás obdržel cestou admirála de Pointis, provedli jsme vylodění v přebohatém městě Cartageně, kde jsme pobrali všechno zboží ve španělských skladech ležící.

Vlastní vylodění bylo těžkou námořní operací, s jejímž popisem bych ve vsí skromnosti chtěl Vaše Veličenstvo seznámit.

Před Cartagenou jsme chtěli naše loďstvo na čtyři části rozděliti. Do části první Indiány na jejich lodicích, jimž kanoe říkají, jsme zařaditi chtěli. Jim velet měl kapitán Ravenau de Lusan. Ti se měli bez nebezpečí prozrazení celé akce ku městu přiblížiti a cestu pro naše hlavní síly připravit.

Druhá část mužů, pohříchu nejpočetnější, do člunů měla z našich lodí nasednouti a veslováním usilovným břehu dosíci. Poté hned město útokem vzít. Této části veleti měl kapitán Daviot.

Třetí část se pak na lodích z Tortugy k městu přiblížiti měla a dříve než se vylodí zasypati tvrze přístavní dělostřelbou kanonů lodních. Velení této části flotily potom připadlo mé maličkosti.

Admirál de Pointis potom veleti měl poslední části loďstva, kterou tvořily lodě Vašeho Královského Veličenstva. Rovněž on měl k městu zamířiti a dělostřelbou je zasypati dříve, než povel k vylodění svým loďníkům vydá.

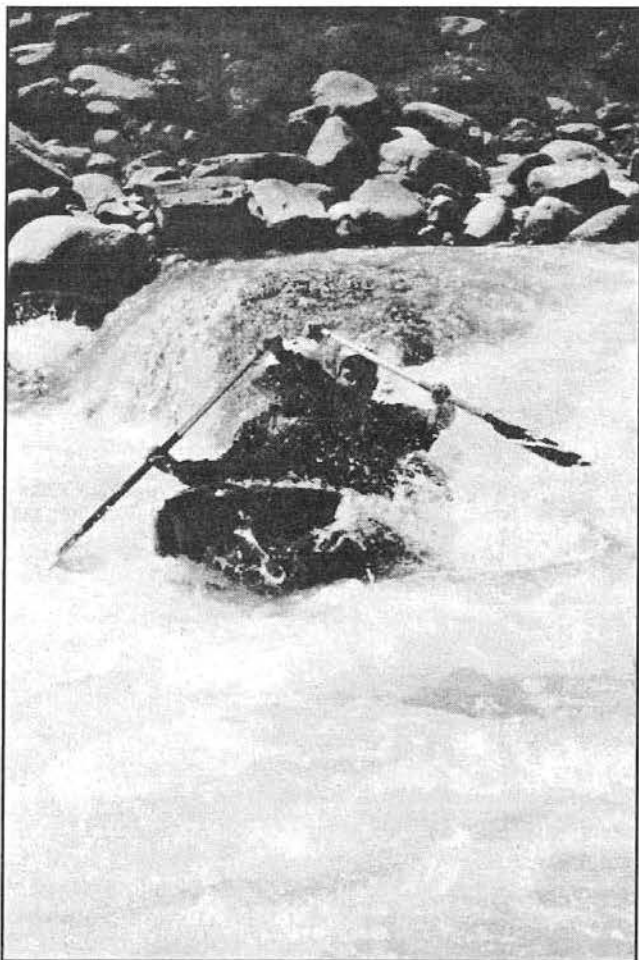
Ke Cartageně jsme pluli za silné bouře. Zvláště řadové lodi admirála de Pointis v tak silném větru jenom obtížně pluly. Většina jich musela být ještě před útokem stěžňů zbavena a mužstvo jejich potom před zahájením útoku vstoupilo do člunů, aby se ke kapitánovi Daviotovi připojilo. Sám tak učinil rovněž, neb jeho loď byla rovněž stěžňů zbavena a on by se jinak než pomocí člunu do Cartageny nedostal. Výsledek celého boje nabyl pro něj vážnosti nejvyšší, neboť bez úplného vítězství nebyl by se mohl bezpečně navrátit. I musel jsem velení zbylých jeho lodí převzít. Jedna z menších lodí Tortugy se na bok položila a vodu hrubě brala. Kapitán její však rychle loď zase vztyčil a mužstvo okamžitě k pumpám poslal, takže k útoku byl stejně jako všichni ostatní dobře připraven. Útoku se neúčastnila pouze jediná loď z Tortugy, jejíž kapitán v tu dobu veškerý svůj um na to vynaložil, aby náš návrat ve vsí slávě proběhnouti mohl. Vše zcela podle plánu našeho skvělého začalo. Nejdříve vyrazil de Lusan se svými Indiány, po něm pak na člunech Daviot.

pokračování na str. 17

ALPEN 2000

Jak tradice ve Flotile velí se sudým rokem přichází zahraniční tábor. Letos byl však, oproti tradičnímu, poměrně atypický. Nebyl přístavní. Zatímco 30. a 31. ovs se vydali na polská jezera, 32. ovs zamířil na opačnou stranu evropského kontinentu. Náš cíl? Rakousko, Itálie a Slovinsko. Náš program? Rafting na řekách Salza, Enns, Noce, Soča. Horská turistika v Alpách, Dolomitech a u jezera Lago di Garde. A konečně canyoning na jedné soutěsce na Soče. Nebyl to teda 100% canyoning, ale stálo to za to!

Po vyzvednutí zapůjčených dodávek a jejich naložení se započiná naše expedice. Název jsme zvolili jednoduše: ALPEN 2000. hranice překračujeme bez problémů, za což jsme všichni vděční, jinak bychom asi dál nedojeli. K první řece, SALZE, přijíždíme o půl šesté ráno a již v osm hodin hurá na vodu. Celý tábor by se dal charakterizovat jednoduše: tři dny a dost. Respektive zhruba tři dny strávené v každém z kempů a potom přesun jinam. Jeden by pak nevěřil, co všechno se za takovou dobu dá stihnout. Třeba za čtvrtého července jsme čtyřikrát sjeli vrchní úsek na Salze s konečnou ve Wildalpenu. Spodek z Wildalpenu dál téměř k soutoku jsme naopak jeli dvakrát při zpáteční cestě ze Slovinska domů. Abychom se moc „nepřepili“ vodou a raftingem, je do programu vložena i ona turistika. Hned na začátku je dobyt vrchol GROßER GRIESSTEIN v nadmořské výšce 2023 metry.



Během pobytu a sjíždění řeky ENNS zhruba v úseku Radstadt - Schladming jsme si opět od vody odpočali. Tentokrát nedaleko známého Dachsteinu. Prošli jsme se podél potoka s vodopády SILBERKARKLAMM a někteří došli až na vrchol SINABEL, který se chlubí výškou 2341 metrů nad mořem.

Těmito dvěma řekami pro nás končí Rakousko a následuje vyhlášená řeka NOCE. Vyhlášená především pro kajakáře úsekem v Mezzanu. Právě zde se totiž na začátku prázdnin jel jistý závod. Mistrovství Evropy nebo „pouze“ Světový pohár? Oprvdu si nemohu vzpomenout. Potkáváme zde spoustu Čechů. Vlastně nejen zde. Jsme to holt vodácký národ. Po výšlapu na pohoří GRUPPO DI BRENTA pokračujeme k jezeru LAGO DI GARDE. Ač jsme vodní skauti, ubytovali jsme se u známého střediska horolezců, u městečka ARCO. Nasává totiž období, kdy až do Slovinska nebudeme užívat vody, ale místy pěkně náročných pochodů. Jednak je to výstup na vrchol CIMA SAT, který je sice jen 1260 metrů nad mořem, ale začátek je u jezera Lago di Garde, jehož hladina je 68 metry nad mořem a nejhlubší místo v nadmořské výšce -235 metrů nad (pod????) mořem. Nejsilnější zážitek je zhruba sedmdesáti metrový žebřík. V kuse.

V DOLOMITECH jsme v kempu ve známém středisku Cortina d'Ampezzo. Hlavní cíl: vrchol CUNTURINES SPITZE s výškou 64 metrů nad hranicí třech tisíc. Bohužel díky špatnému počasí a bleskovém zásahu zůstává nepokořen. Avšak další cíle, ať již obrovský vodopád v údolí FANES nebo tunel vybudovaný skrz horu pro vojenské účely 1. světové války GALLERIA DEL LAGAZUOI E CENGIA MARTINI s délkou více jak jeden kilometr, byly úspěšně zdolány.

Taky jsme se museli několikrát stavět v místní nemocnici, aby mohl být Wimbledonovi odstraněn jistý zánět či infekce z nohy. Za pouhých (cca) 300.000 lir.

Konečně po přesunu na Slovinsko k řece SOČA můžeme nafouknout náš raft (kvůli placení jsme se střídali na jednu permanentku) a opět si trochu zajezdit. Také nejvyšší vrchol Slovinska je dobyt. Triglav ve výšce 2864 metry pokořila čtveřice „nejotrlejších“. Avšak my ostatní, „nejrozumnější“, jsme se raději vrátili, protože vrtochy počasí vypadaly poměrně tmavě. Nakonec se počasí umoudřilo a tak jsme si odpoledne vyjeli na onen canyoning. Prostě jsme skočili nad soutěskou do vody a dole nás to vyplivlo. Ne že bychom plavali pořád pod vodou, ale někteří jsme se slušně napili.

Na závěr jsme si zajeli ještě na Salzu.

Tábor se vydařil. Sem tam nějaká moucha (sorry Zipe), ale vše bylo překonáno. Bylo nás tedy devatenáct, z toho čtyři dospělí (nad 18). Tři rafty, dvě „sponzorské“ pálavy, dva Čajíčkovy kajaky. Dík patří všem, kteří na táboře byli i těm, kteří nebyli. Taky několika sponzorům, kteří nám pomohli (ať už finančně nebo zakoupením materiálu) v hodnotě přes 80 tisíc Kč.

Stručné? Ano. Zajímavé? Snad taky ano. Chaoticky popsané? Co by se dalo čekat. Zajímá vás více? Tak pokud máte přístup k Internetu, hledejte na stránkách 32. oddílu vodních skautů z Flotily Liberec - www.mujweb.cz/www/flotila.liberec nebo přímo www.mujweb.cz/www/32ovs. A když nemáte? Snad vše vyjde a dotlačím se i do nějakého jiného plátku.

Spacák v.r. (spacak@mujweb.cz)

Zpráva o stavu vltavské vodní cesty – 1

EFENDI

GEOGRAFIE

Hlavní pramen vyvěrá na hranici s Německem, zprvu jako Černý potok, od Kvildy pak jako Teplá Vltava. Druhý pramenný tok, Studená Vltava, přitéká zprava až po 30 km. Od pramene až za Vyšší Brod řeka zhruba sleduje směr státní hranice, potom se ostrým obloukem obrací k severu, do vnitrozemí, a tento směr nemění až k ústí do Labe v Mělníce. Vltava tvoří páteř celého vodního systému Čech a je tak největší českou řekou. Délka sjízdného úseku je 424 km (Kvilda - Mělník). Vltava je sportovními loděmi po celý rok sjízdná z Lenory, při jarní vodě nebo velké vodě z Borových Lad, popřípadě z Kvildy až k ústí s výjimkou úseku Lipno - Vyšší Brod, kde jde o extrémní vodácký terén. (viz. Československé řeky - kilometrůž)

ROZDĚLENÍ TOKU

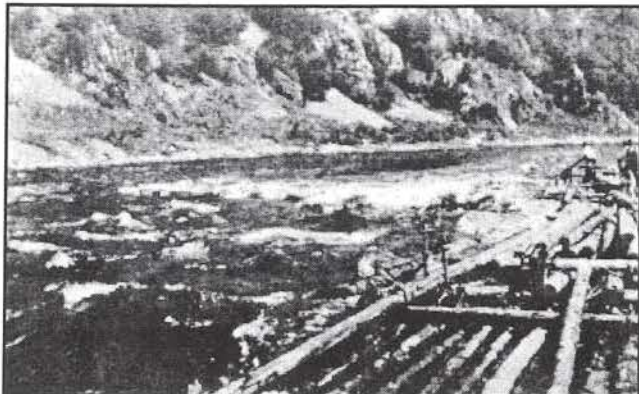
Podle typů plavidel používaných na této vodní cestě je možno Vltavu rozdělit na tři úseky. Je to horní tok, kde jednoznačně převažují kanoe (až 2/3 všech plavidel), rafty a kajaky. Horním tokem je možno považovat Vltavu od počátku splavného úseku po České Budějovice. Tento úsek je uprostřed přerušen Lipenskou přehradou (40 km) na které hrají prim plachetnice. Až na toto přerušení má Vltava charakter horské, kamenité bystřiny (nad Lipnem) nebo je sevřena poměrně úzkým zalesněným údolím, jehož romantickou krajinou spadá v četných peřejích (pod Lipnem). (Kvilda - České Budějovice 184 km, celoročně Lenora - České Budějovice 156 km)

Střední tok je dnes tvořen jednotlivými stupni vltavské kaskády, pod jejíž jezery zůstaly zatopeny mnohé významné peřeje. Střední úsek tvoří vodní díla Hněvkovice, Kořensko, Orlík, Kamýk, Slapy. Na jejich hladinách hrají výrazný prim plachetnice a rybářské veslice. Typy plavidel z horního toku mizí. (České Budějovice - Slapy 148 km)

Dolní tok je charakteristický nástupem velké plavby remorkéry a nákladní čluny, hlavně však možností plavby na motor. Řeka protéká dalšími vodními díly (zdymadla), případně je kanalizována. Jsou to tato vodní díla: Štěchovice, Vrané, Modřany, Smíchov, Štvanice, Podbaba, Roztoky, Dolánky, Mířejovice, Hořín. Konec dolního toku je na soutoku Vltavy s Labem v Mělníce. (Slapy - Mělník 92 km)

OBECNÉ INFORMACE

Vltava je sjízdná sportovními loděmi po celý rok z Lenory a to i začátečníky. Až na nesjízdný úsek Lipno - Vyšší



Brod WW VI, jde o klidnou vodu ZW.

Kolem Vltavy se nachází množství kulturních památek. Zvláště horní tok je obklopen památkami na šlechtické rody Rožmberků, Eggenbergů či Schwarzenberků. Z přírodních zajímavostí je možno vypíchnout Boubín, Plešné jezero s Trojmezím, či Kleť. Nachází se zde i množství technických památek: zastřešený, roubený most Na rechlich, nýtovaný most Týn nad Vltavou, obecní pec na chleba Lenora, 13 zdymadel, 1 výtah pro lodě atd. Také městské památkové rezervace Český Krumlov a Praha.

Protože se na plavbě podepisují vodní díla přehrazující tok je třeba přizpůsobit plavbu jejich provozu. Hněvkovice, Kořensko, Kamýk mají zdymadla, Orlík má výtah pro lodě (omezený šířkou 2,5 m a hmotností 6t) které jsou v provozu v pondělí, pátek a sobotu od 7 do 17 hod. Ovšem obsluhy jsou příjemné a jsou ochotny přeplavit lodě i v jiné dny, ovšem v těchto hodinách a to buď samy nebo se svolením nadřízeného. Problém nastává u Slap. Slapy nemají žádné

technické zařízení na přeplavbu lodí!

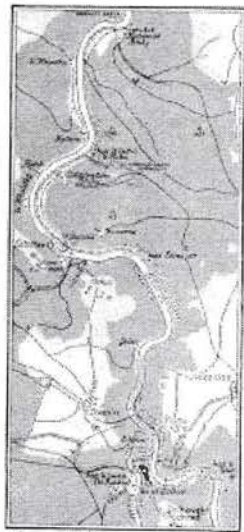
Vpravo od hráze v budově Povodí Vltavy je možno v pondělí, pátek a sobotu ve zmiňované hodiny požádat jestli by vás nepřevezli na vleku za traktorem. Pokud nebudou mít vyčerpaný limit na naftu, určitě to udělají. Jinak si budete muset poradit s převozem na ručním vozíku. Problematiké je převážení již lodí velikosti pramice, větší loď je ručně nepřevožitelná. Vzdálenost převozu měří 1,5 km.

Provoz na všech zbývajících komorách je každý den od 7 do 17 hod. Případné informace o tel. číslech na jednotlivá vodní díla nebo informace o plavebních podmínkách je možno získat na dispečinku Povodí Vltavy 02/57329425, 57326310 od 6,30 do 14,45 hod.

Slapy (zprava) - náhledy z ústí do náhonu, z ústí náhonu, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky



Slapy (zprava) - náhledy z ústí do náhonu, z ústí náhonu, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky, z ústí náhonu do řeky



Jirka Hold-Amateur

Je tomu 60 let...

(Výňatky z Amateurova lodního deníku – I. člunař mužstva VYDER)

10. července 1940.

Ostrov PĚTKA na Sečské přehradě.

Je polední klid a venku je horko. Krásný červencový den, já sedím ve stanu, deník před sebou a píši. Můj spolubydlicí na protějším lůžku spí a odfukuje. Dnes dopoledne jsme hráli „Lov na velrybu“ a naše posádka Vyder vybojovala druhé místo a poskočila v celotáborovém bodování. V oddílovém bodování náš podtábor „BOROVINA“ se přesunul na první místo a přístavní Mandára jásal. (Poznámka po 60 letech: 5. oddíl vodních skautů tábořil po druhé na ostrově uprostřed Sečské přehrady, ale protože členů oddílu bylo tehdy přes 120, byl tábor rozdělen na tři podtábory, které nesly jména: BOROVINA, BŘEZINA a ČERNÁ ZEM. Kapitánem oddílu byl samozřejmě Braťka a podtáborům veleli přístavní Mandára, Bob Klika a Áda Karlovský.)

Venku se zatahuje a zdá se, že začne pršet. Zdáli už zní temný hukot bouřky z tepla. Tak vytahuji pohlednici našeho ostrova a píši domů. (Poznámka po 60 letech: Tu pohlednici mám dosud schovanou!). Protože ranní služba přivezla i s mlékem nejasné zvěsti, že skautské tábory někde Němci a někde čeští četníci rozpouštějí, dotazuji se na té pohlednici otce, zda v Praze o těchto poplašných zprávách něco ví a žádám o urychlenou odpověď. Dopisuji pohlednici, venku se rozpršelo, kuchyňská služba píská nástup na kafe a odchod k poradnímu kruhu. Stále prší a celý oddíl usedá do kruhu, Braťka zaujímá místo na svém vůdcovském křesle. Vzhledem k dešti se mění odpolední program a Áda Karlovský se Braťky ptá, jak je to s tím rozpouštěním táborů. Odpověď Braťkova je uklidňující, ale přece jen je v jeho hlase slyšet jakési podtóny. Rozcházíme se do stanů s podivnými pocity, ale přesto posádky přecházejí k normálnímu, i když vzhledem k dešti, poněkud pozměněnému programu. Místo výjezdu lodí na vodu upravujeme okolí tábora a myjeme kuchyňské nádoby.

11. července 1940.

Ostrov PĚTKA na Sečské přehradě.

Opět krásný den, služba odejela pro mléko, poštu a nákupy. S nákupy tady v Seči nejsou potíže, potravinové lístky jsme sbírali a odevzdávali již v Praze. (Poznámka po 60 letech: Nezapomínejte, že již 11 měsíců zuří válka, potraviny jsou na lístky a německá vojska okupují téměř celou Evropu. Loni v roce 1939 tu právě s námi byl bratr Ladislav Sitenký, fotografoval, pak se dostal včas do Francie a teď je v československé vojenské jednotce v Anglii. Ještě vloni, i přes německou okupaci, vlála nad ostrovem československá vlajka, dnes je na stožáru jen vlajka oddílová, nechceme vztyčovat vlajku protektorátní, museli bychom totiž vedle ní vztyčit i vlajku německou – s hákovým křížem.!).

Na nástupu při vztyčování vlajky předčítá Braťka dnešní program, dopoledne vyčistit loď, pak bude „indiánská štafeta“ a odpoledne lodní výcvik. Začíná být horko, posádky se jdou koupat, pak připravujeme loď na odpoledne a už se píská nástup na „indiánskou štafetu“. Posádky se scházejí uprostřed ostrova u rozcestníku a kormidelníci rozestavují své štafety. K Braťkovi přibíhá služba a sděluje mu, že na břehu pod Ohebem stojí český četník a žádá převoz na ostrov, Braťka vysílá pramici a přerušuje „Indiánskou štafe-

tu“. Četník v plné služební zbroji vystupuje na břeh a přeje si mluvit s Braťkou, ten k němu přichází. Okolo obou mužů se seskupuje posádka ostrova a Braťka nezvykle ostře posílá všechny do táborů. Četník se tvář vážně a je na četníka nezvykle rozpačitý. Je právě 15.42 hodin. A služba píská urychlený nástup ke stožáru. Nastupujeme klusem. Služba právě odváží četnického strážmistra zpět na pevninu. Na nástupišti Braťka oznamuje zlou novinu. Tábor se rozpouští, do zítřejšího večera musíme být z ostrova pryč, je zákaz nosit kroj, okamžitě začne bourání, přístavní ihned k němu na poradu, ostatní rozchod. Posádky se rozcházejí za úplného ticha, bez obvyklého halasu. V BOROVINĚ čekáme na návrat přístavního Mandáry, ten přichází asi za 30 minut, vydává instrukce a bouráme. Je to zlé. Bourá se kuchyň i kamna, k večeru je pouze kakao. V 19.00 hodin snímáme vlajku, tentokrát bez hlasu trubky. I večerka ve 22.00 hodin je bez troubení.

12. července 1940.

Ostrov PĚTKA na Sečské přehradě.

Budíček nezvykle brzy, již v 06.00 hodin, pokračujeme v urychleném bourání a uklízení. Při ranním nástupu, ještě v krojích, se dozvídáme, že odchod z ostrova bude kolem 15.00 hodin, pramice a ostatní loď se uloží u pana hrázného. Jejich odvoz bude dojednán později. Ve 13.30 hodin naposled slavnostně nastupujeme v krojích, naposled se vztyčuje vlajka (oddílová) pak se spouští na půl žerdi, znovu vztyčuje a definitivně stahuje. Pátý oddíl se tiše rozchází, svlékáme a balíme kroje, odjíždíme v civilu. Je 15.15 hodin a opouštíme smutně ostrov. Na Masarykovo nádraží (již přejmenované na „Hyberské“) přijíždíme okolo 20.00 hodin a náhodou se setkáváme s kamarády ze 13. oddílu vodních skautů, kteří se také v civilu vrací z jejich rozpuštěného tábora. Měli to horší, je přišli rozehnat němečtí policisté. Na většinu hochů čekají příbuzní, všichni vystrašení, protože zpráva o násilném rozpuštění skautských táborů se rychle rozléta. Slibujeme si, že se zase setkáme a rozcházíme se do svých domovů. Příští den se dozvídám, že Braťka organizuje turistický výlet s pramicemi a sjezd Vltavy a zda se zúčastním. Musím bohužel odmítnout, pojedou do Třebechovic, můj prapůvodní třebechovický oddíl je stejně postižen a zve mne do chaty na „ssutých březích“. (Poznámka po 60 letech: Tu plavbu s Braťkou popsal Jack v minulých číslech KAPITÁNSKÉ POŠTY).

Září 1940.

Praha, klubovna na Libeňském ostrově.

Stávám se septimánem reálného gymnasia na Smíchově. Se skauty ve třídě (Přemek Mucha, Eda Benda) si navzájem vypravujeme jak v jejich oddílech proběhlo rozpouštění tábora. Většinou to měli horší než my. Pátý oddíl se začíná scházet, začínají družinové schůzky, výpravy jen ve sportovním oblečení a v malých skupinách, nejvýše jen družina. 13. oddíl (má klubovnu nedaleko naší, také na Libeňském ostrově) začíná připravovat závod „Přes tři jezy“. Obvyklá veselá nálada je ale pryč. Německá vojska všude vítězí a nacisté zpupně jásají.

pokračování na str. 8

Říjen 1940.

Praha.

30. října přicházím ráno do školy, přichází ke mně Eda Benda (také skaut) a sděluje mi, že JUNÁK byl Němci rozpuštěn, majetek zabaven a vedení prý zatčeno Gestapem. (Zatčen byl i Braťka a vězněn na Pankráci. Propuštěn byl až na jaře 1941). Odpoledne se rozbíhám na Libeňský ostrov ke klubovně. Prý je tam německá hlídka. Pomalu procházím zahrádkářskou kolonií, v ruce nesu kropicí konev jako kamufláž. Po břehu přístavu docházím ke klubovně a snažím se obhlédnout situaci. Nezdá se, že by u klubovny nebo na hřišti někdo byl. Tak si dodávám odvahy a po nějaké době docházím až je klubovně. Opravdu, na dveřích klubovny i kapitanátu jsou bílé pásy, které přelepují zámky a na nich je to osudné razítko s německou orlicí, hákovým křížem a nápisem „Geheime Staatspolizei“. Tak je to pravda a odcházím pomalu domů. Doma ukládám vodáckou košili a přemýšlím, kdy ji asi opět obléknu. V týdnu mne telefonicky volá Ada Karlovský a sděluje mi, že oddíl se sejde v klubovně VK BLESK na Veslařském ostrově a staneme se stipendisty veslařského klubu. V určený den se většina členů oddílu opravdu schází v klubovně VK BLESK. Na říjen je hezký den a tak se na břehu Vltavy oddíl rozhoduje, že bude v BLESKU pokračovat činností, ale jen po posádkách (družinách). Tuhle schůzku vedli přístavní, Braťka z opatrnosti již nebyl přítomen. Naše posádka VYDER se schází v domovech členů, velmi často jsme ve vile nakladatele Mazače, dále u ruského legionáře plukovníka Malého a u nás. (Poznámka po 60 letech: Plk. Malý byl můj vlastní strýc, jeho syna Pavla, tedy mého bratrance, jsem přivedl do Pětky a plk. Malý se stal předsedou „Spolku přátel Pětky“).

Listopad 1940.

Praha.

S mým bratrance Pavlem obcházíme několikrát klubovnu na Libeňském ostrově. Na poslední obhlídce někdy v polovině listopadu jde s námi i Karel Rohlíček. Nálepky Gestapa jsou poněkud navlhle a tak se zabýváme myšlenkou, jak se do kluboven dostat. Asi týden potom jdeme s Pavlem opět na Libeňák. Stmívá se, kolem kluboven opět nikde nikdo a i zahrádkářská kolonie je v tomhle sychravém podzimním večeru opuštěna. Máme sebou kapesní svítilny a tak pomalu odlupujeme ze dveří menší klubovny gestapácké nálepky a otvíráme dveře. Se zastíněnými svítilnami hledáme to, co nám připadá nejcennější. Bereme Braťkovu kameru na úzký film, promítací přístroj, oddílové kroniky a lodní knihy, pumpovací lampu a svazek dopisních papírů s hlavíčkou Pětky. Všechno cpeme do batůžků, padáme ven a opatrně zase nalepujeme nálepky Gestapa. (Poznámka po 60 letech: Karel Rohlíček, který nebyl tentokrát s námi a o našem podniku se dozvěděl později, píše ve svých vzpomínkách v roce 1974 v montrealském exilu tohle: „Než jsme se vrátili z tábora na Seči, našli jsme klubovnu zapečetěnou. Jenom pomyšlení co se stane se všim uvnitř nám pěnílo krev. A tak dva bratři Pavel Malý a Jirka Hold, kterým se krev už začala vařit, vzali věc do svých rukou a vnikli dovnitř malým oknem ve střeše a odnesli naši oddílovou vlajku, několik maličkostí a lodní knihy, které se neupily u Jiráskova mostu a tak se nám zachovaly“).

(Další poznámka po letech: Karel Rohlíček emigroval v roce 1949, když do pětkářské boudy v Krkonoších si pro něj přišla StB, Karel je uvítal v předsíni a na otázku, kde je Roh-

líček, je poslal do jídelny. Sám zatím, obut pouze v teniskách, utekl sněhem do Jánských Lázní a přes Jičín a Počernice pěšky do Prahy, načež s pomocí skautů přešel hranice do Německa a dále do Francie. Můj bratranec Pavel Malý zahynul nešťastnou náhodou v revoluci u Františkových Lázní, když se jeho motocykl srazil s jeepem americké armády.)

Asi za týden se s Pavlem vypravujeme na Spořilov, kde Braťka toho času bydlel a neseme mu kameru, promítací přístroj a promítací plátno. Braťka tuší, kde jsme to vzali, ale raději se nevyptává a jen nás poprosil, zdabychom věci neuschovali u nás doma, u něj by asi nebyly v bezpečí. A tak kamera i promítací přístroj byly do konce války v úschově u mne a po válce Braťkovi odevzdány.

1941–1945.

Tyhle roky do vzpomínání toho, co bylo před 60 léty již nepatří. Byla založena skupina ZBOJNÍCI, přezvaná později na ZPRAVODAJSKOU BRIGÁDU, ve VK BLESKU se dále scházeli členové PĚTKY, hráli jsme i hokej a byli registrováni v tehdejší III. třídě Českého svazu ledního hokeje, veslovali na závodních lodích, přišla doba totálního nasazení ve zbrojovkách v Německu nebo v tzv. Technische Nothilfe a Luftschutzu a konečně pražské povstání a obnovení JUNÁKA. Ale jak by řekl Rudyard Kipling „To už je jiná historie“.

Jirka Hold-Amateur: „Jak nás vidí jiní“

Navigamus 2000

(očima nezávislého pozorovatele)

Radioskauti jsou u nás organizováni mezi skauty vodními, protože - podobně jako jinde ve světě - jich není tolik, aby vytvořili vlastní skautský kmen. I když se „kdesi pod povrchem“ najdou i nějaké ty třecí plochy (však jsme v Čechách), jde o symbiosu nanejvýš šťastnou. Není divu, že radioskauty najdeme i při jednom z reprezentativních podniků skautů, světku vodních vodních skautů a skautek Navigamus. Navigamus má mnohaletou tradici, každý z nich je inspirován vlastním motivem. Počátkem června 2000 se u sečské přehradní nádrže sešlo přes 1000 dětí ze všech míst ČR ve znamení hry na karibské piráty. A opět, ani zde nemohli naši radioskauti chybět. Dostalo se nám pozvání a proto můžeme vydat svědectví.

Jako vždy, přispěli radioskauti ozvučením a spojovací technikou, navíc se pak mohli účastníci i posluchači z asi 3 km okruhu potěšit poslechem stanice RADIO NAVIGAMUS. Radioamatéři z OK i ze světa zase mohli získat hezký příležitostný QSL lístek za spojení se stanicí OL5SCT - zde jako operátoři pomohli zahraniční hosté zejména z Rakouska, OE1WN (OK8AAN), OE1EOA a OE1JJB. Třešničkou na dortu byl specifický přínos bratra Amateura, který je mezi radioamatéry znám jako OK1DR, jemuž připadla organizace tradiční benátské (vlastně karibské) noci. Úkolu se zhostil navýsost, také i proto, že desítky lodiček plných nadšených dětí mu pomáhal - stejně jako celý Navigamus 2000 - radiostanicemi i světlicemi koordinovat tým osvědčených spolupracovníků, OK1BQT, OK1IME, OK1HMB, OK1PBX a OK1JMQ spolu s dalšími operátory z radioklubů OL5SCT a OK1ORJ. Pro úplnost dodejme, že na spojovací služby neměli radioskauti monopol: fungovala třeba i CB síť Skautské Ochranné Služby (SOS), kterou zřídili a jejíž operátory radioskauti zaškolili.

Dojem z reje loděk na vodní hladině uprostřed kouzelného letního podvečera byl náramný, to však není to hlavní. Přijdete-li mezi skauty, vidíte leccos: spousty dětí školního věku, které se báječně baví, a nepotřebují k tomu žádné pitomé prodejné šmouly, myšáky ani

pokračování na str. 9

Vezír:

Stále NAVIGAMUS

Při hodnocení N2000 s odstupem krátkého času vychladly vášně a nastupuje věcná bilance. Bimbo s Inkou již nekřičí Never more!, ale uvažují, kde a jak lépe připravit N2003. Amateur zcela rozhodně pustil po Internetu, že moto příštího srazu vodních skautů bude Guadalcanal.

No ano, pokud si odmyslíme válečné běsnění, lepší námět asi nenajdeme – největší a nejdelší námořní operace II. světové války v Pacifiku, Hendersonovo letiště, Tokijský expres, známá písnička Guadalcanal, ještě známější Americký námořník (ono nejde o námořníky, ale o námořní pěchotu), dokumentární filmy, slavný film režiséra Kurosawy Boty (Amateure, sežeň!), utrpení i hrdinství Amíků i Jablek, Tokijský expres, boje v džungli, zásobování konzervami rýže vystřelovanými z ponorek, bitva o Šalamounovy ostrovy, koloniální národy, trošku i most přes řeku Kwai, ... leckterý oddíl si na Guadalcanal hraje ... proč tedy ne?

Pokusím se však zhodnotit letošní Navigamus, abychom ten příští zorganizovali ještě lépe.

Nejvíce připomínek, které jsem vyslechl a přečetl, se týkalo obsahu. Ne libreta, to bylo vynikající a Marijke z Holandska je stále udivenější, že pokryjeme libretem všechno, nejen dílčí soutěže, navíc, že se dokážeme bavit úplně všichni – i ti, co bychom měli ve štábu padat pod tíhou odpovědnosti. Připomínky byly k tomu, že bylo málo času na bezprostřední setkání oddílů mezi sebou. Do jisté míry tomu nahrávalo i jinak organizačně výhodné rozmístění v subkempch podle krajů (zemí). Zřejmě bude třeba setkávání více napomáhat, kupř. organizováním dnů severní Moravy, Prahy, Kotěhůlek a Horního Klacíkova. Ejhle, krajští kapitáni, zde vaše pole působnosti! Dále bude nutno redukovat počet centrálních soutěží. Možnosti jsou dány buď sítem krajských kol nebo vypuštěním některého ze závodu.

Další úspora času je dána stravováním. Jsem přesvědčen, a se mnou mnoho jiných, že centrální vaření obědů je luxus, který ubírá síly a hlavně čas. Lokální vaření mi moje svědomí nedovoluje (tepelné ničení přírody, odpad, mytí nádobí, atd.) Za řešení považují klasickou vodáckou formu: Silná jednotná snídaně (guláš, přesnídávková polévka, apod.), studený oběd formou balíčku na cestu, KD, pití v lahvi, ... a pak silná večeře formou hlavního chodu, nejčastěji nějaká ta svíčková. Neumím si v našich poměrech představit systém stravovacích lístků – vyzvední si kdy chceš co chceš.

Radio Navigamus se osvědčilo, zrovna tak systém spojení krátkovlnnými vysílačkami. Jsem přesvědčen, že dráteníci zase něco vylepší, jsem přesvědčen, že na Radio Navigamus se

každý účastníci oddíl lépe připraví, protože už ví, na co. Nedostatečné bylo informování našimi reportéry. Přestože to byli původem vodní skauti, zdá se, že nepochopili, nač jsou. Bez reportážního magnetofonu nemohli vstupovat do přímého vysílání a ta dvě čísla zvláštních novin, která stejně nebyla k dispozici všem, to nevytrhly.

SOSáci byli perfektní, řekl bych až přeperfekcionalizováni. Já vím, že policista ví, co by mohlo nastat, kdyby, ale nějak mi připadalo suchopárné vyhazovat z pláže paní, co je sice zvyklá se opalovat před chatou, ale není účastna Navigamu. Podobně byli na můj vkus až příliš nervózní zachranáři, když se děla Noc v Karibiku a vylodění. Kdybychom chtěli striktně a velmi přísně dodržovat bezpečnostní pravidla, nemohli bychom si hrát. A protože nechci jedny ani druhé naštvat, hned dodávám: Rádi vašich služeb zase využijeme.

Po třetím ročníku Navigamus se zdá, že počet účastníků se bude stále udržovat na čísle blížícím se 1000. Ne každý se toho bude chtít zúčastnit, zejména, když opravdu zredukujeme soutěže. To je každého věc. Smutné však je, když se někdo Navigamu nezúčastní ze zásady, ale po jeho skončení oznamuje kolem, že to proběhlo špatně a že to není na nic. Nechci a nebudu jmenovat, ale mám na mysli konkrétní vodní skauty dvou od sebe vzdálených věkových kategorií.

Moje shrnutí:

Navigamus 2000 se vydařil, kdo tam byl, ten se:

- bavil
- setkal s někým, s kým neměl předtím příležitost
- naučil, jak to udělat příště
- naučil, co příště nedělat
- zazávodil si

Nejméně zveřejněným, ale nejcennějším kladem N2000 byla účast Raduš a Azimuta na evropském semináři vodních skautů v Polsku. Protože to bylo bezprostředně po Seči, byli oba naši delegáti plní dojmů a informací. Evropský skauting se tak dozvěděl podrobnosti o vodních skautech v ČR, byl udiven a počítá s námi. Je jen třeba, abychom náměty, se kterými Raduš a Azimut přišli, nenechali vystydnout. Jedná se především a českoanglický slovníček pojmů vodního skautingu, úprava české terminologie a vstup na internetové stránky vodních skautů Evropy a světa.

Návrhy na místo uspořádání N2003 je nutno shromáždit a vybírat co nejdříve. Žádám krajské kapitány, aby na sraz K+K ve Vysokém Mýtě předložili první náměty.

Navigamu 2003 AHOJ !!!

Jak nás vidí jiní... pokračování ze str. 8

zajíce, nemálo teenagerů, kteří si s plnou vážností poprvé zkouší drápky svých lidských schopností a odpovědnosti při rozličných pořadatelských úlohách, a ke štěstí jim nechybí ani pivo, ani „tráva“, ani předčasně přející děvčata, nemálo dospělých, kteří tomu všemu věnují spousty volného času, a mezi nimi oldtimery, kteří hodnoty skautinku přenesli do současnosti přes zlá léta nacistické i bolševické totality, obvykle za cenu persekuce a osobního utrpení, hosty z bližší i vzdálenější ciziny, kteří renesanci skautinku u nás věnují morální i hmotnou podporu, často ze svých soukromých prostředků.

Když jste chvíli mezi skauty, začnete po nějaké době podvědomě vnímat jakýsi „deficit“. Teprve po čase vám to dojde: skauti nesmí používat vulgární slova. Může to vypadat jako vnějškovost, ale jen zdánlivě. Zlo někde začíná: proč mu nečelit hned v zárodku, u slov? Skautink se opírá o tradice křesťanství, ale formálních projevů či agitace se nikdo bát nemusí: skautink je hlavně o výchově, a té by jakýkoli formalismus jen a jen škodil. Když přijdete mezi skauty, najednou se přestanete bát, že jedinou alternativou pro naše děti je injekční stříkačka a prázdnota. Přestanete pochybovat, zda snaha o smysluplný a dobrý život v téhle zemi a na této Zemi má cenu.

Díky vám, skauti, a to nejen za pozvání.

Na NAVIGAMUS 2000 přijel, viděl, zažil a zapsal:
JUDr. Jan Litomiský OK1XU, místopředseda CRK.

Meandry 2000 – „Mimoňské pádlo“ dnes již závod s mezinárodní účastí

Tak to máme za sebou. Ano, Meandry 2000 jsou již minulostí a my můžeme jen konstatovat, že to byl opět závod těžký a dobře připravený (skromnost musí jít stranou!).

V pátek 16. 6. se začalo pomalu tábořiště u skautské chaty v Hradčanech plnit lidmi, kteří se přijeli poprat s přírodou a hlavně se sebou. Jednotlivé úseky jsou dost těžké a dají zabrat. V. Aka z počítačového centra hlásí rekordní počet 62 přihlášených posádek.

Tento den proběhl program normálně. Každý tým si postavil stany a hned se zabydlel. Okolo dvacáté hodiny přijel z České Lípy kouzelník, který pro nás připravil pěkné vystoupení. Pak už se sedělo u táboráku nebo zpívalo na Osamělé hvězdě. Spát jsme šli dost pozdě. Byla velmi chladná noc. Jediný, kdo ještě nešel spát byl V. Aka, který cpal veškeré informace o posádkách do počítače.

Budíček byl v 7.00 hodin. Vstávali jsme do šedivého a hlavně chladného rána. Hned po snídani byl slavnostní nástup, na kterém náš kapitán vedle místních borců přivítal i dvě posádky polských harcerů z města Zlotoryja. Bratři z Polska byli přivítání bouřlivým potleskem. Pak následovalo vysvětlování pravidel, které dalo všem zabrat. Však po nástupu to bzučelo kolem Cipajse jako v úle. Naštěstí dřívější většina byla na závod dost dobře připravena a tak byl start první C-2 v Mimoňi včas odstartován.

Vše začínalo na lezecké stěně, kterou jsme letos, už snad nastálo, vybudovali na dvoře skautského domu. Co nervů vyteklo při jejím budování. Výsledek byl ale nad očekávání. Stěna měla opět úspěch. Po stěně čekal start C-2 doplněn během přes vodu. Po C-2 následoval tradičně běh, jízda na horském a silničním kole, pramice a skautská praxe.

Plavba pramice vedla slalomovou dráhou, kterou připravil Riki a kterou někteří závodníci proklínali. Náš oddíl letos stavěl



4 týmy. Roverly a skauty A, B, C. I letos můžeme říci, že jsme byli úspěšní. Roveři obhájili 1. místo a skauti obsadili 3. příčku. Škoda, přeci jen jsme si brousili zuby na „pádlo“, které opět odvezli Bublovci z Mladé Boleslavi. Celá štafeta se protáhla do 16.30 hodin a dala všem, jak závodníkům, tak i rozhodčím pořádně zabrat.

V 18.30 hodin bylo slavnostní vyhlášení výsledků dětských kategorií. Na sále panovala slavnostní nálada. Po slavnostním ceremoniálu pak Píďa a Bubák se svou kapelou hráli k poslechu a tanci bigbeatové skladby, které měli u všech velký úspěch.

Ve 21.00 hodin se vše opakovalo pro dospěláky, pro něž po vyhlášení výsledků

byl country bál do kuropení.

V neděli už nastal jen úklid tábořiště, rozloučení a odjezd domů. Kluci a holky od harcerů celí nadšení slibovali účast už i na příští rok. Jsme rádi, že jubilejní 5. ročník byl opět parádní a už teď se těšíme za rok opět ahoj!

2. oddíl VS Mimoň

MEANDRY 2000 – 16. - 18. 6. 2000

SKAUTI

1. 89	8. OVS „1“	Mladá Boleslav	1:49:40
2. 43	5. OVS	Turnov	1:54:50
3. 107	2. OVS „A“	Mimoň	1:58:19
4. 105	32. OVS Flotila 1	Liberec	2:01:44
5. 109	2. OVS „C“	Mimoň	2:08:08
6. 106	32. OVS Flotila 2	Liberec	2:13:07
7. 57	10. oddíl Zulu	Golčův Jeníkov	2:22:44
8. 108	2. OVS „B“	Mimoň	2:25:28
9. 87	8. OVS „A“	Mladá Boleslav	2:28:00
10. 98	5. OVS Racek	Česká Lípa	2:39:23
11. 84	4. OVS Křišťál	Jablonec n. N.	2:40:56
12. 39	Sobi	Neratovice	2:59:25
13. 79	31 OVS Flotila	Liberec	3:02:25

SKAUTKY

1. 82	4. DOVS Fram	Jablonec n. N.	2:04:43
2. 42	6. DOVS Korál „A“	Mimoň	2:18:12
3. 81	4. DOVS Fram	Jablonec n. N.	2:18:47
4. 95	5. OVS	Mladá Boleslav	2:21:51
5. 86	3. DOVS Peřej „A“	Mimoň	2:22:37
6. 77	6. DOVS Korál „B“	Mimoň	2:24:26
7. 73	3. DOVS Peřej „B“	Mimoň	2:31:41

ROVEŘI

1. 85	2. OVS	Mimoň	1:51:54
2. 100	10. oddíl Retardi	Golčův Jeníkov	2:07:19
3. 54	Ronováci	Ronov n. Doubr.	2:07:20
4. 53	Vydry	Liběchov	2:13:03
5. 64	Wakatí-Kondoři	Jablonec n. N.	2:17:41
6. 78	Rebelové	Neratovice	2:26:47
7. 72	Komenda Hufca	Zlotoryja	2:40:17

RANGERS

1. 38	Wakatí-Casiopea	Jablonec n. N.	2:10:23
2. 58	4. DOVS Fram	Jablonec n. N.	2:11:43
3. 67	Bílá růže	Mimoň	3:48:55



Obr. 16 – Bývalý mlýn Facka na Mži u Volutové

mlýn s podivným názvem Facka (obr. 16). Podle pověsti sem na honu zabloudil kníže Soběslav I. a ve mlýně mu předložili jídlo, které mu moc nechutnalo. Urozený pán zřejmě pronesl nějakou nevhodnou poznámku a mlynář, který netušil, kdo je jeho hostem, mu tedy vrazil pořádnou facku. Po čase prý mlynář dostal pozvání do Prahy na hostinu ke královské tabuli. Soběslav poručil, aby mu naložili tolik jídla, až by už nemohl, a pak mu chtěl facku vrátit. Ale pomsta se nekonala, neboť mlynář snědl vše. Velkomyslný kníže pak prý mlynáře osvobodil od všech povinností a přikázal mu, aby na památku jejich „souboje“ vystavěl u mlýna kamennou věž. Mlýn pak místní lidé nezvali jinak než Facka. Dále po toku Mže byl mlýn Válečkův, Blahoústský, Hoblův mlýn, Zámecký, Čertův atd. [13]

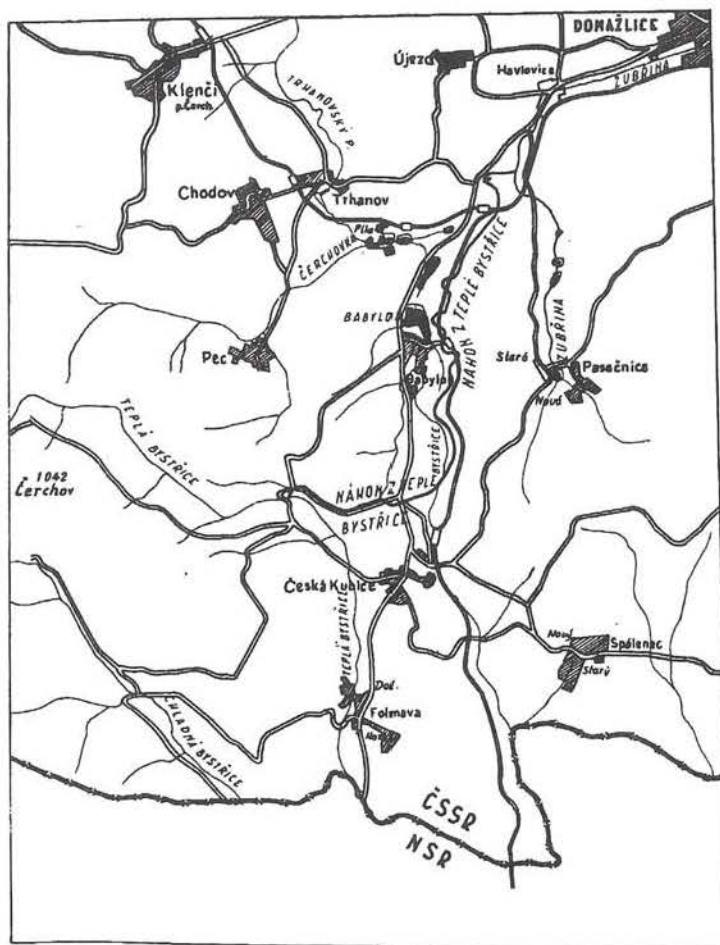
Kde se po řece plavilo dřevo, museli mlynáři v jezích vybudovat propusti. Tak jako na jiných řekách, i zde vznikaly při proplavování dřeva přes jezy spory, neboť dřevo jezy narušovalo, otevřené propusti ubíraly vodu, a tak spory musela řešit vrchnost, někdy dokonce i panovník.

Z dob fürstenberského panství je v křivoklátském archivu instrukce z roku 1754. Upravuje povinnosti mlynářů v 97 paragrafech, včetně pokut a trestů za jejich nedodržení. Bez vědomí vrchnosti nesmí mlynář na složení, základech a cejchu svěšeného mlýna nic měnit. Pokud by starý cejch nevyhovoval, musí úředně zajistit nové cejchování. Překročení tohoto zákazu znamenalo by pokutu podle výšky, o kterou starý cejch překročil. Nesmí zvyšovat jez ani zábrany, dbát otevření stavidel při vzduté vodě, aby nebyly zatopeny pole a louky. Při nedostatku vody musí být pamětliv mlýnů sousedních, aby nezachycoval vodu jen pro sebe. Je povinen čistit strouhu od nánosů po deštích a průtržích a nánosy odklidit tak, aby pozemky kolem strouhy nedoznaly škod. Lopatky a koryta na mlecím kole musí opravovat či novými nahradit a vždy jich několik v zásobě chovat pro případ náhlé potřeby. Také v tom případě se pokuta při zjištění závady změnila podle počtu chybějících lopatek. Voda „ke mlýnu“ se směla používat jen k mlynářskému řemeslu, a to tak, aby rybářství nebylo zkráceno. Mezi povinnostmi mlynáře patřilo i uvolňování splavů při plavení klád a polen po vodě, odstraňování stromů a porostů, které narůstaly u struh. Pokud by se při potoce či řece zřizovaly barvírny a bělírny, mají být tak umístěny, aby nebyl ničím rušen průtok vod.

Mlynář dále nesmí bez povolení vrchnosti zvyšovat počet kol či jejich složení. Zvláštními instrukcemi se nařizuje úprava základů a zařízení při stavbě nového mlýna. Nebylo-li právě co mletí, nesměla být zadržována voda tak, aby dolní mlýn nemohl pracovat [14].

Je tedy zřejmé, že mlynáři neměli život nijak lehký. Nesprávné zacházení s vodou ohrožovalo jak sousední mlýny, tak i pozemky kolem jejich úseku řeky. Taková nařízení proto vydávala vrchnost na všech svých panstvích, kudy protékala řeka. Chránila tak své pozemky a preventivně zabraňovala vzniku a řešení sporů mezi mlynáři a rolníky.

V této souvislosti stojí za zmínku ještě jedno vodní dílo, které sice nebylo vybudováno přímo na Berounce, ale v jejím povodí. Je to 16 km dlouhý potok Bystřice. Je uměle veden z Čerchova a napájí tok Zubřinu. Tato „Mlynářská stoka“ budí na první pohled dojem, že teče do kopce. Byla vybudována v 16. století pro pohon mlýnů v Domažlicích. Je zajímavá tím, že převádí vodu z povodí Dunaje do povodí Vltavy (obr. 17). O vzniku tohoto díla hovoří darovací listina, v níž se píše: „*My, Maximilián II., z Boží milosti volený, římský císař, pro všechny časy rozmnožitel říše, a uherský, dalmatský, chorvatský král, arcikníže rakouské, markrabě moravský, lucemburské a slezské kníže a lužický markrabě etc. Oznamujeme tímto listem všem, že jsme od opatrných purgmistra a konšeluov i na místě vsí obec města Domažlic věrných našich milých poníženě prošení, abychom k tomu povolení naše císařské milostivě dáti a toho dopustiti ráčili, aby ku pohodlí všeho města ten pramen vody, kterýž v horách Českých přejíti, tu do města vésti mohli. K jejichžto pokorné prosbě nakloněni jsouce a znajíce na tom dobré a užitečné již města psaného i také zámku našeho domažlického (chodského) býti s dobrým rozmyslem našim, jistým vědomím, mocí královskou v Čechách k tomu jsme povoliti ráčili a tím listem povolujem, aby dotčení Domažličtí týž vodoteč neb pramen ku městu obrátiti, vésti a ten sobě ku pohodlí všeho mės-*



Obr. 17 – Mapa „Mlynářské stoky“, která dodnes převádí vody z povodí Dunaje do povodí Berounky

ta, pokudž se jim nejlépe zdáti a viděti bude, spraviti dáti mohli. List tento dán ve městě našem Vidni ve středu ten den svatého Petra v okovách (1. srpna) léta Božího tisícého pětistého sedmdesátého prvního.“ [15]

Na této umělé mlynářské strouze je dodnes dřevěný akvadukt, který převádí vodu přes železniční trať Domažlice—Brod nad lesy.

S vývojem techniky se modernizovala i zařízení mlýnů a jiných podniků, která využívala dosud jen vodních kol. Přeneseme-li se až do našeho věku techniky, musíme zaznamenat, že vodní kola téměř šmahem nahrazovaly různé typy malých vodních turbín, konstruovaných na malý spád. Ty pak poháněly nejen stroje, ale dodávaly elektrický proud i do blízkého okolí.

Z dokladů okresního finančního ředitelství v Plzni z třicátých let našeho století jsou údaje o těchto podnicích na Mži i o tom, jakými turbínami byly vybaveny a jaké výkony ve výrobě elektrické energie dosahovaly [16]. Uvádí je tabulka č. 6.

Místo	Podnik	Počet a typ turbín	Spád	Výkon v ks
Řebří	mlýn	1 Knopp	1,86 m	11
Svojšíň	mlýn	1 Girard	1,48 m	26
Jezerce	kovárna	1 kolo na sp. vodu	1,30 m	4
Vrbice	mlýn	1 Francisova	1,30 m	14,4
Stříbro	elektrárna	2 Francisovy	2,00 m 1,90 m	100
Stříbro	mlýn	1 Francisova	1,10 m	26
Stříbro	mlýn	2 Francisovy	1,00 m 0,70 m	21
Stříbro	mlýn	2 Francisovy	1,70 m 1,20 m	54 32
Stříbro	doly	1 Francisova	1,40 m	58,8
Stříbro	doly	1 Francisova	1,40 m	58,8
Stříbro	doly	1 Francisova	1,40 m	58,8

Tabulka zachycuje jen velmi malý úsek řeky Mže, asi v délce 15 km. Z Berounky jsme získali obdobné údaje z roku 1924. Chybějí však podrobnější údaje o typu a počtu turbín i o jejich výkonech. Přesto jsou tyto údaje zajímavé tím, že znovu potvrzují, že na většině jezů z Plzně až do Lahovic byly na jezích malé elektrárny, které poháněly pily, mlýny i malé továrny. Takových hydrocentrál bylo na tomto úseku celkem 15 – v Bukovci 2 (jedna dokonce se 4 turbínami), dále v Nadrybech, v Darové, Kozojedech, Hlincích, Zvíkovci, Roztokách (kde energii využívala menší továrna), v Klučicích, Zadní Třebáni, Řevnicích atd. [17]

Tedy i tak malé spády byly na obou řekách a dalších tocích využívány u mnoha jezů. Z popisu objektů, které uveřejňujeme v další kapitole této publikace, je vidět, že téměř všechny malé turbíny byly později likvidovány a dnes je najdeme jen zcela výjimečně. (Podle údajů Státního vodohospodářského plánu bylo ještě v roce 1950 v povodí Be-



Obr. 18 – Most ve Stříbře ze 16. století. Snímek byl pořízen na počátku tohoto století

rounky 544 hydroenergetických děl. Kolem roku 1970 zůstalo v provozu již jen 10 vodních děl s celkovým instalovaným výkonem 5,4 MW.) Vycházelo se zřejmě z úvahy, že malé elektrárny jsou neekonomické a že elektrický proud dodají za výhodnějších podmínek velká energetická zařízení. Za situace, která je v nynějších letech poznamenána nedostatkem energetických zdrojů, bychom však jistě i tyto malé elektrárny uvítali. Můžeme jen připomenout, že i dnes tuto energii mají naše řeky v sobě ukrytou, a může být tedy znovu využita.

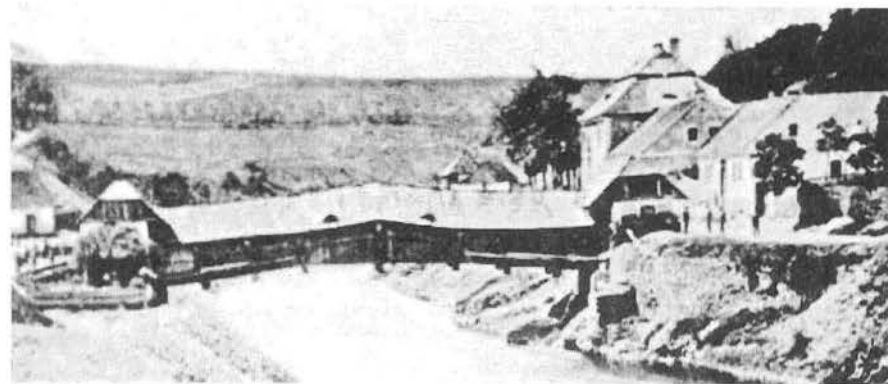
Dalšími stavbami, které prošly svým vývojem, byly různé lávky a mosty. V dobách, kdy – řečeno dnešní terminologií – nebyl provoz na místních dálkových cestách tak

frekventovaný, postačily pocestným brody. Při normálním stavu vody jich byla k dispozici řada. Na cestě z Prahy do Plzně byl nejvyhledávanějším přechodem brod u nynějšího Berouna. Na místě tohoto města kdysi stávala obec, která se také Brod nazývala. Jak Beroun získal své nynější jméno, není ještě zcela vyjasněno. V listu Přemysla Otakara II., datovaném 25. června 1265, byl poprvé použit latinský název Verona a odtud zřejmě vzešel název Beroun.

V místech, kde cesty byly stále častěji používány a kde v blízkosti nebyl brod, zřizovaly se přívozy a později se budovaly lávky i kamenné mosty. Ve Stříbře byl kamenný most založen roku 1555 (obr. 18 a na přebalu). Dne 9. ledna toho roku uzavřelo město smlouvu se stavitelům Benediktem Volchem z Ferrolu ve Španělsku o stavbě mostu s věží. Základní kámen byl položen 7. května 1555 a dílo předáno v roce 1560. Stavitel dostal 550 tolarů a 10 čtvrtí bílého piva. Most byl z pískovcových kvádrů, 5,80 m široký, sklenutý na hranolové pilíře bez římsy, s polygonními návodními čely, polookruhovými oblouky z lomového kamene a cihel. Měl celkem pět oblouků, tři před věží a dva za věží. O tomto mostě však nemusíme hovořit v minulém čase. Stojí dodnes, vytváří charakteristický pohled na historickou část Stříbře a nyní po něm jezdí i těžké nákladní automobily.

V roce 1806 byla ve Stříbře postavena nákladem dolů přes Mži lávka pro pěší, hlavně pro horníky, pro cestu do práce. Říkalo se jí Červená a vybudoval ji tesař Jan Hahní za 2 624,47 zlatých. Byla dřevěná, nesená trámy na věšadlech, strany byly bedněny, měla sedlovou stříšku z šindelů s „netopýřímí“ vikýři. Byla odstraněna v roce 1898 (obr. 19).

Také v Berouně býval dřevěný most, krytý šindelovou střeou. Ten prý však berounským dělal za velkých vod značné starosti. Od válek se Švédy bylo město bez



Obr. 19 – Bývalá Červená lávka s šindelovou střeou ve Stříbře

mostu a na druhý břeh se obyvatelé dostávali přívozem. Roku 1741—42 tu stavěli nový most Francouzi a na stavbu sháněli sedláky a měšťany, ale tento most voda vzala. Krátké trvání měl také most z roku 1799, který byl budován pro ruská vojska. Teprve roku 1810 byl pořízen bytelný most dřevěný, a když i ten po čase jevil nedostatky, byl za Českou fortanou postaven most císaře Ferdinanda nákladem 275 000 zlatých ze státní pokladny. „*Pohřichu byla to stavba darebná* – píše se v díle Čechy z roku 1897 – *neb již v roce 1845 musily popukané klenby mostní býti zbourány a přes kamenné pilíře byly položeny mostnice dřevěné. Až v roce 1882 postaven byl nynější most železný. Spanilý jest odtud rozhled po celém úvalu berounském,*“ uzavírá autor. Tento most byl do nynější podoby rekonstruován v letech 1949—1951.

Dopravní problémy má s konečnou platností odstranit dálniční most, který se již staví. Překlene nejen Berouнку, ale i Litavku a značnou část města Berouna (obr. 20).

Jak bylo dříve zvykem, vybíralo se na mostech mýtné. Právo vybírat mělo obyčejně město či obec, ale často je správci obce pronajímali. V Roztokách u Křivokláta byla taková smlouva uzavřena s Karlem Rosenbaumem, který mohl po dobu tří let vybírat mýto na mostě Františka Josefa. Smlouva stanovila tyto sazby:

z každého kusu těžkého dobytka zapřaženého	5 ½ krejcaru
z každého kusu těžkého dobytka hnaného	2 krejcar
z každého kusu lehkého dobytka hnaného	1 krejcar
z každé pěší osoby, vyjímaje obyvatele Rostocké, kteří mýto neplatí	1 krejcar

Zbraslav měla dva přívozy – „velký“ spojoval pasovskou silnici, kterou přetínala na severním okraji města Berounka, kde až do roku 1799 bylo hlavní řečiště. „Malý“ přívoz byl na Vltavě. V sousedství velkého přívozu stál dlouhý dřevěný most, jenž sloužil již za dob kláštera a býval na zimu odklizován. Most dosloužil za napoleonských válek. Roku 1810 byl nahrazen novým, opět dřevěným, nákladem 2 192 zl. Za přechod po mostě bylo vybíráno mýto.

Přívozy s pramicemi, loďkami a nářadím, jakož i vybírání mýta na mostě byly pronajímány cestou licitační. V dražbě v roce 1799 bylo dosaženo za velký přívoz 1 114 zl. Roku 1810 byl nájemcem rychtář Jan Lepšík a mýtná sazby tehdy činila

za 1 koně v těžkém formanském voze	3 krejcar
za 1 koně v lehkém voze	1 krejcar
za 1 koně v selském voze	2 krejcar
za 10 ovcí	3 krejcar
z kopy husí	3 krejcar
za pěšího pasažéra	½ krejcaru

Při velké vodě byla sazba dvojnásobná, ovšem existovaly také různé úlevy, například vojsko se přepravovalo zdarma. Mnozí vozkové, aby nemuseli platit, jezdili přes

brod u Černošic, kde se dostali na druhý břeh Berounky. Dozvěděl-li se to však převozník, volal je k právu.

Za velké vody, kdy byl most odklizen, čekali cestující i několik dní.

Roku 1841 byl ve Zbraslavi postaven nový most, 68 metrů dlouhý a 5,10 m široký, na dřevěných pilotách. Když roku 1857 byly do Prahy dopravovány žulové kvádry na pomník Radeckého, bylo nutno jej vyztužit. Květnová povodeň 1872 ho vyzvedla z čepů a odplavila jeho vozovku do Prahy, odkud byl zase dopraven na své místo [19].

Máme-li se zabývat problematikou plavby na Mži a Berounce, zjišťujeme, že jen málokde jsme v historických pramenech našli fakta o využívání řeky pro lodní dopravu a vždy šlo jen o jednorázovou akci. Víme, že již odedávna využívali obyvatelé řeky pro místní dopravu, pro převážení zboží a lidí z břehu na břeh či pro převezení na menší vzdálenost. Zbraslavská Kronika například popisuje výlet krále Václava II. v roce 1291, kdy „*král tedy touže splnit slib, odložil všechny záležitosti svého království a s upřímnou myslí prosil Pána, aby mu ukázal opaty svrchu jmenované a bratra Konráda, převora sedleckého a jiné spolehlivé muže, vstoupil na loď, aby vyhledal místo podle přání své mysli a dostal se s pomocí plavců po řece, zvané obecně Vltava až do přístavu Ostrova... a tak když si prohlédl místo, vrátili se na loď a plavci se po řece dostali se spolu na Zbraslav, kde kdysi postavil král Otakar lovecký dvůr... Prohlídnuvše polohu místa a jeho výhody vrátili se na loď a plavci se po řece zvané Mže, dostali se až do Radotína.*“ [20]

Také další zaznamenaná plavba se uskutečnila jen na dolním toku Berounky. Bylo to ve dnech 15.—18. října roku 1419, kdy král Zikmund chtěl po řece poslat svému vojsku potraviny do Prahy. Když však lodi dopluly ku Praze, musely zastavit, neboť Pražané uzavřeli řeku sloupy a řetězy.

Mnohem bohatší je historie plavení dřeva, které se provozovalo zřejmě na celém toku. Například u Tachova byl v hlubokých, ale nepřístupných lesích dřeva nadbytek. Dovoz po cestách byl drahý, a tak tehdejší majitel Tachova Hussmann dal kolem roku 1630 postavit pod Písařovou Vestcí rybník pro nadržení vody. Od rybníka upravil potok na plavební cestu na dříví. Druhou plavební cestu zřídil z Jalového dvora – Branky do Tachova. Také zde dal vybudovat dva rybníky. V Tachově pak zřídil sklad dřeva. Podání přílehlých vesnic museli vždy připravit 1000—2000 sáhů dřeva. V roce 1871 po dlouhých deštích strhla voda hráz rybníka pod Písařovou Vestcí a zatopila domy chudiny. Tehdy se ještě udržovala tradice o zlobě a mstivosti bývalého majitele Tachova, a proto obyvatelé v tomto neštěstí spatřovali pomstu ducha nenáviděného erbovního pána Hussmanna [21].

Myšlenka racionálního plavení dřeva po Berounce do Prahy vznikla již roku 1609. Listem datovaným v Křivoklátě v pondělí po Moudrosti Boží navrhuje křivoklátský hejtman Hertvík Myška ze Žlunic, purkrabí panství točnického, a Pavel Siglerovský z Götterdorfu, aby dřevo z vrchu Pěniku při řece proti hamru ve Staré huti u Berouna bylo zčásti použito v hamru. „... Nicméněž pokudžby pro potřeby hradu pražského z jiných příležitějších míst a na mírnější náklad dříví sáhové mohlo způsobeno býti, poněvadž VMt o tom další milostivé vůle a poučení bude, mohlo by se ihned z Jara zatím na probu té-

I. Mistrovství ČR VS v kanoistice

Krajské kolo Libereckého kraje v Mimoní

Poslední prázdninový víkend se v Mimoní sešli vodní skauti z Liberce, Jablonce nad Nisou a Mimoně, aby změřili své síly v nově zakládaném závodě – Mistrovství republiky vodních skautů v kanoistice.

Asi třicet závodníků ve čtyřech kategoriích se pralo s řekou Ploučnicí v úseku Noviny pod Ralskem – mimoňská loděnice o nejlepší umístění.

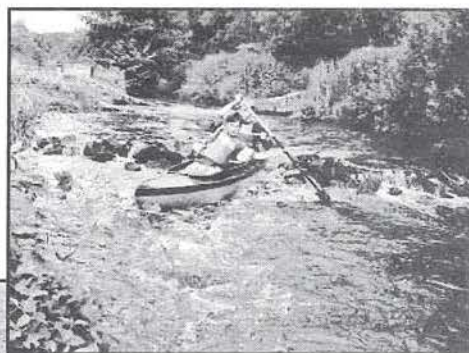
Mimo soutěž si závodníci posádky sjely neobvyklý úsek řeky – průrvu v obci Noviny pod Ralskem. Dráha kajakářů byla umístěna na okruhu v Mimoní.

Po celý závod panovala skvělá nálada a my můžeme být jen rádi, že se první ročník vydařil. O konání celostátního kola rozhodne účast dalších krajů. My však již dnes víme, že v tomto závodě budeme pokračovat i v následujících letech bez ohledu na to, zda ostatní kraje svá krajská kola uskuteční, či nikoliv.

Za 2. oddíl VS Mimoň Cipajs



*...s velkým zaujetím
a nasazením
sjížděli závodníci
jednotlivé úseky trati...*

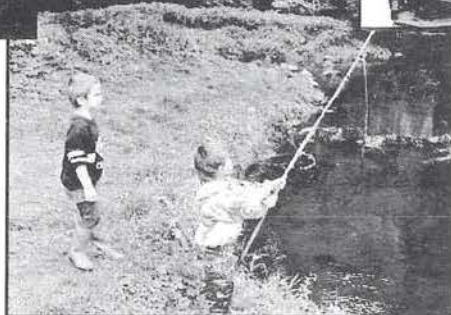


*...na zábavu si udělá čas každý rád,
průjezd „průrvou“ byl však
i zajímavý...*



*...organizace klapla
a tak byl čas
i na sdělování
zkušeností
a dojmů...*

*...pěstovat si dorost je náročné,
hlavní je mládež nepoplašit...*



I. Mistrovství ČR VS v kanoistice

Krajské kolo Libereckého kraje v Mimoňi

Krajské kolo v rychlostní kanoistice
2.9.2000

Mimoň

C-2

poř. číslo	kategorie	posádka	Jméno a příjmení	Jméno a příjmení	čas start	čas cíl	výsledný čas	pořadí
1	skautky	Jbn.	Jana Pokorná	Michaela Čáchová	10:35 odp.	11:29:30 odp.	54:30	2
2	skautky	Mimoň	Markéta Řeháčková	Zuzana Bečvářová	10:37 odp.	11:31:03 odp.	54:03	1
3	skautky	Mimoň	Lucie Hostačná	Tereza Marková	10:39 odp.	11:36:58 odp.	57:58	3
1	skauti	Jbn.	Miroslav Polák	Adam Bečvář	10:31 odp.	11:26:03 odp.	55:03	3
2	skauti	Mimoň	Jan Kula	Vojtěch Veselý	10:33 odp.	11:26:37 odp.	53:37	2
3	skauti	Mimoň	Oskar Krejčí	Michal Budinský	11:39 odp.	12:30:35 odp.	51:35	1
1	RS	Lbc.	Štěpán Čejka	Petr Němec	10:17 odp.	11:12:18 odp.	55:19	4
2	RS	Lbc.	Jiří Toman	Lukáš Bláha	10:19 odp.	11:12:24 odp.	53:24	3
3	RS	Mimoň	Řeháček Ondřej	Kabeš Jakub	10:21 odp.	11:10:09 odp.	49:09	1
4	RS	Mimoň	Šantora Jan	Michal Polko	10:23 odp.	11:12:15 odp.	49:35	2
1	Rangers	Jbn.	Renata Krupičková	Veronika Poláková	10:25 odp.	11:19:13 odp.	54:13	2
2	Rangers	Jbn.	Klára Němečková	Radka Podzimeková	10:27 odp.	11:25:13 odp.	58:13	3
3	Rangers	Jbn.	Radka Machaňová	Šárka Podzimeková	10:29 odp.	11:21:40 odp.	52:40	1

Krajské kolo v rychlostní kanoistice
2.9.2000

Mimoň

K1

poř. číslo	kategorie	posádka	Jméno a příjmení	čas start	čas cíl	výsledný čas	pořadí
1	RS	Mimoň	Jakub Kabeš	11:59 odp.	12:04:58 odp.	5:58 odp.	2
2	RS	Mimoň	Milan Felix	12:11:30 odp.	12:16:15 odp.	4:45 odp.	1
3	RS	Lbc.	Štěpán Čejka	12:16 odp.	12:23:45 odp.	7:45 odp.	5
4	RS	Lbc.	Petr Němec	12:35 odp.	12:41:58 odp.	6:58 odp.	4
5	RS	Lbc.	Lukáš Bláha	12:53 odp.	12:59:33 odp.	6:33 odp.	3
1	Skauti	Lbc.	Jiří Toman	13:08 odp.	13:16:46 odp.	8:46 odp.	5
2	Skauti	Mimoň	Jan Kula	12:29 odp.	12:35:52 odp.	6:52 odp.	3
3	Skauti	Mimoň	Vojta Veselý	12:23 odp.	12:29:31 odp.	6:31 odp.	2
4	Skauti	Jbn.	Michaela Čapková	12:05 odp.	12:12 odp.	7:00 odp.	4
5	Skauti	Mimoň	Oskar Krejčí	12:59 odp.	13:04:15 odp.	5:15 odp.	1

Dopravní opatření ve Vodičkově a Spálené ulici

V uplynulých deseti letech došlo v Praze, ale i v centru Prahy k velkému nárůstu osobních automobilů a k jejich většímu užívání. Koncem dubna roku 1996 byla v pravobřežní části Prahy 1 zavedena zóna placené stání, čímž došlo též k vytvoření několika průjezdných tras přes Prahu 1.

Výše popsané příčiny začaly vyvolávat diskuse mezi samosprávou, dopravními orgány a policií o úpravách organizace automobilové dopravy v MČ Praha 1. V průběhu diskusí o omezení průjezdu Vodičkovou ulicí se dospělo k závěru, že úpravy organizace automobilové dopravy si vyžadají zásahy na větším území MČ Praha 1.

V současné době je navrženo vyloučení průjezdné automobilové dopravy z ulice Vodičkova s tím, že se omezí vjezd automobilové dopravy na Václavské náměstí z Vodičkovy ulice v úseku od Palackého ulice. Tento úsek Vodičkovy ulice zůstane přístupný pouze pro MHD, chodce a zásobování.

Další opatření v organizaci automobilové dopravy se týkají omezení vjezdu automobilové dopravy z Národní ulice do Spálené ulice při umožnění vjezdu MHD, zásobování a přístupu pěších a zamezení výjezdu z Ostrovní ulice do Spálené, což si vyžadá drobné zásahy do organizace dopravy v území vymezeném ulicemi Národní, Myslí-

kova, aby z tohoto území mohla vyjet obslužná doprava.

Dále se připravuje otočení Jungmannovy ulice v úseku Charvátova, Národní, což povede k tomu, že se bude moci jezdit z Vladislavovy ulice do Purkyňovy ulice a Spálenou ulicí na Karlovo náměstí, nebo dále Vladislavovou ulicí do Charvátovy ulice, ze které bude možno odbočit vpravo do Jungmannovy ulice a dostat se na křižování ulic Lazarská, Vodičkova. Zároveň nově by se dalo odbočit z Charvátovy ulice vlevo do Jungmannovy ulice a vyjet Perlovou ulicí, Skořepkou a ulicí Na Perštýně a Národní na nábřeží. Aby se zamezilo úplnému průjezdu vozidel územím, je třeba otočit směr jízdy Palackého ulicí a nově by se jezdilo od Vodičkovy ulice do Jungmannovy. Těmito opatřeními dojde k zamezení nežádoucího průjezdu automobilové dopravy popsáním územím MČ Praha 1.

Omezení automobilové dopravy ve Vodičkově ulici v úseku Palac-

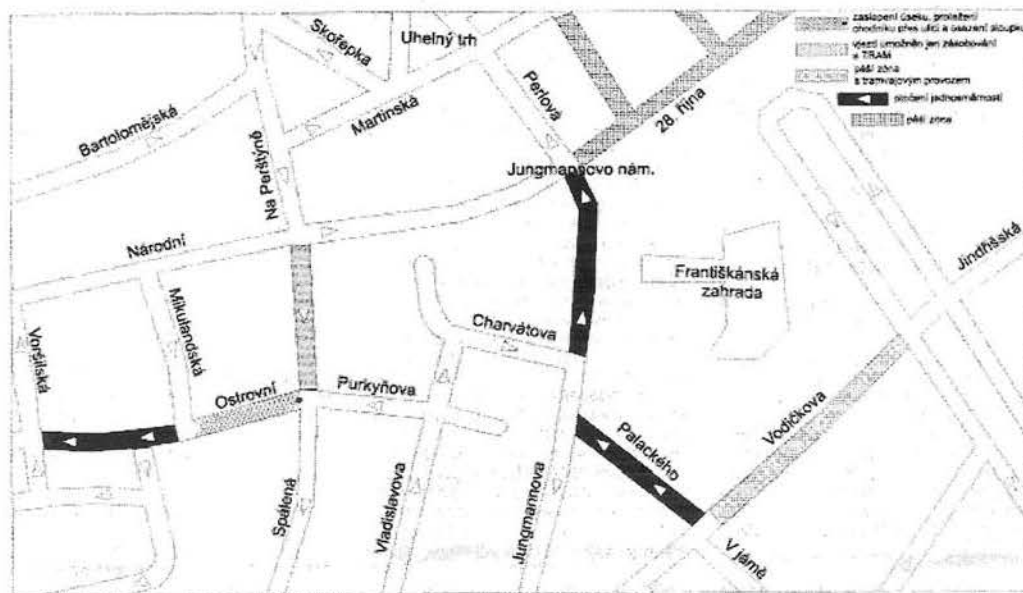
kého a Václavské náměstí přinese tato zlepšení:

- odstranění průjezdných tras automobilové dopravy,
- snížení intenzity automobilové dopravy ve Vodičkově ulici cca o 3 000 - 4 000 automobilů za den. V současné době Vodičkovou ulicí projede cca 7 000 - 8 000 automobilů za den,
- snížení intenzity automobilové dopravy v ul. Palackého, V jámě, Myslíkova,
- zlepši se podmínky preference tramvajové dopravy na trase Národní, Spálená, Vodičkova,
- zlepši se podmínky pro pěší a životní prostředí.

Možné negativní důsledky jsou:

- vzrůst intenzity AD na komunikacích Resslova, Ječná, Legerova,
- zhoršení přístupu cílové automobilové dopravy na Václavské náměstí od západu města.

Mgr. Karel Žrout, vedoucí odboru dopravy a životního prostředí



Vaše veličenstvo... pokračování ze str. 4

My jsme nabili děla, připravili doutnáky a vyčkávali dokončení nájezdu kapitána Daviota. Teprve až kapitán Daviot dosáhne břehu, hodlali jsme vyraziti a podpořiti tak naše bratry palbou kanonů lodních při obléhání přístavních tvrzi. Zatím jsme se snažili plout co nejpomaleji v dostatečné vzdálenosti mimo dostřel kanonů na tvrzích. Jakmile naši bratři na tvrze zaútočili a kanony tvrzí proti nim obráceny byly, vyrazili jsme. První jsem vyslal lodi pomalejší, které jak můj Mobby Dick, tak Marie Anna kapitána Flinta hravě dostihly. Hrozivou sílu kanonů lodních nesl především Mobby Dick, Marie Anna a Roermond II. Tyto tři lodi se také do čela linie rychle zařadily. V blízkosti tvrzí přístavních našli jsme spousty obránců, jak se pomocí člnů na naše lodi zaútočit snaží, aby nás z palub smetli a do vody naházeli. To jsem však další pokyn ke změně kursu vydal. Nyní jsme

pluli na dostřel od tvrzí rovnoběžně se břehem a obránci ve svých člunech neměli nižádné možnosti nás dostihnouti neb velice silný vítr panoval. Propluli jsme pod plnými plachtami kol tvrzí, které jsme deštěm kulí zaplavili. Jejich dělostřelba nadobro pak utichla. Rychle jsme lodi naše zakotvili a i s námořníky město šturmem vzali. To jsme brzy dobyli, ačkoli obránci jeho konali kousky hrdinské. Naši muži je však jak v počtu, tak hrdinství hrubě předčili.

Váš oddaný a ponížený služebník
Jean Baptiste du Casse

P.S. – Vaše Veličenstvo necht' mi promine, ale nemohu cestu do Francie podniknouti, neb na lodi mám ku službě bohu dle pravidel své víry mnohem lepší možnosti, než by mi skýtala Vaše Paříž.

Mosty na trase Závodu napříč Prahou

Na trase tradičního závodu vodních skautů „Napříč Prahou přes 3 jezy“ je deset mostů. Jejich zajímavou historií technickou i společenskou se pokusíme nastínit v deseti číslech tohoto ročníku Kapitánské pošty. Kulatá výročí dvou z nich jsou příčinou, že se s nimi seznámíme v opačném pořadí, než pod nimi budeme podplouvat. První díl seriálu napsal Jupp Waraus:

STOPADESÁTILÉTÝ OSLAVENEC

„Čtyřicátá léta tohoto století jsou označována za období neobvyklého stavebního ruchu za posledních desítek let. A není to hodnocení nadsazené, alespoň pokud se náš matičky Prahy týče. Každý ještě vzpomíná na ty tři dny plné slávy na konci srpna loňského roku (1845), kdy Praha vítala svůj první vlak a už letí mezi Pražany nová zvěst: ta železná dráha v Praze neskončí, císař pán ráčil rozhodnout o spojení se Saskem železnicí a tahle dráha nepovede přeci jinudy než přes naši milovanou stověžatou Prahu. A zvědaví Pražané se od jara (1846) chodí o nedělních procházkách dívat do Karlína k Vltavě. Tady začíná růst stavba, nemající co do velikosti na evropské pevnině obdoby.“

Tolik dobový tisk a sotva kdo z oněch stovek laických obdivovatelů (o odvážných projektantech ani nemluvě) by si jen pomyslel, že dílo, současníky označované jako „most přes ostrov Štvanici“, přetrvá desetiletí a pod vžitým pojmenováním „Negrelliho viadukt“ vejde nejen do železniční historie.

Veřejnému provozu byl železniční most státní dráhy, větve pražsko-dráždanské, předán 1. června 1850. Praha tenkrát dostala po Karlově a novém řetězovém, svůj další most, v pořadí již čtvrtý (nepočítaje dřevěné), přes Vltavu. A zároveň první železniční.

A nebyl to věru most jen tak ledajaký! Za „pravé římské dílo XIX. století“ jej s patřičnou hrdosť označoval dobový tisk. Tomu velkolepá kamenná stavba jistě starověké viadukty připomínala. Můžeme mu dát jen za pravdu, vždyť na tehdejší poměry to bylo dílo unikátní. Jen posuďte sami. Na stavbě mostu se po čtyři roky podílelo přes tři tisíce lidí - převážně cizinců. Most je dlouhý 1111 metrů (přibližně dvakrát tolik, než Karlův most), celkový počet mostních kvádrových kleneb je 85 (bez bočních podchodů pro pěší), z toho je 76 polokruhových a to: 27 o rozpětí 10,75 m a 49 o rozpětí 6,39 až 6,67 m, zbylé klenby jsou segmentové a to: 8 o rozpětí 25,29 m a jedna 11,30 m. Tehdy se však v metrech neměřilo a rozpětí dobový tisk uváděl ve vídeňských stopách, rozpětí tedy jsou 33, 21, 78 a 36 stop. Jednotnost konstrukční koncepce stavby zdůrazňovalo pohledově mostní zábradlí ve formě průběžných masivních kamenných parapetů, mezi nimiž šířka mostu, určená pro vedení dvoukolejné železniční trati, měřila 7,6 metru. Celý viadukt původně měl klenby ze zdíva kvádového, z české žuly a obklady pilířů byly z pískovce se žulovými kvádry na rozích. Jádro zdíva je z lomového kamene, většinou opuky, na maltu z jakostního pražského vápna. Pilíře jsou založeny na dřevěných rostech neboť Vltava tehdy měla v těchto místech ještě neregulované řečiště s mnohými rameny, ostrovy a močály a tudíž zde jinak ani stavba lze založit nešla. Dodnes tehdejší situaci připomínají místní názvy Pobřežní ulice a Rohanský ostrov. Náklady na tuto velkolepou stavbu dosáhly cifry jeden a půl milionu rakouských zlatých.

První pražský železniční most je - jako každé stavební dílo - spatřován lidmi, kteří jej budovali. Duchovním otcem „mostu přes ostrov Štvanici“ je jeho projektant a stavitel, Alois Negrelli von Mold-Elbe (narodil se roku 1799, zemřel v roce 1858). Tento Rakušan, rodák z jižních Tyrol, byl opravdu všestranným inženýrem. Kromě nesčetných projektů kamenných mostů, například most Nydeckbrücke v Bernu či most přes řeku Adiži ve Veroně, se přímo podílel na vypracování generálního plánu železniční sítě ve Švýcarsku, projekto-

val Korintský průplav v Řecku, společně s Francouzem Lessepsem vytvořil projekt Suezského průplavu, zúčastnil se projektových prací, spojených s regulací Rýna a pravděpodobně i českých řek, o čemž by svědčil i šlechtický predikát von Mold-Elbe. Jen z tohoto výčtu je zřejmé, že nejstarší pražský železniční most nese jméno svého stavitele plným právem. Při přípravách stavby a jejího provádění zaznělo i několik známých jmen z českých vlastí. Kupříkladu: Jan Perner - stavitel železnic v Rakousku a v Rusku, podnikatelé stavby bratří Kleinové a Vojtěch Lanna.

A jaký, že je Negrelliho viadukt dnes? Po jednom a půl století věrné služby, kdy po něm jelo snad všechno, co kdy mělo železniční kola, se do důchodu nechystá. Přizpůsobil se moderní době (spíše byl přizpůsoben) - pod některými oblouky mostu vzniklo několik skladišť, garáží a hospod. Masivní kamenné zábradlí bylo nahrazeno praktičtějším kovovým - v obloucích na pravém předmostí (v prostoru nad autobusovým nádražím Praha-Florenc) muselo být vysunuto na železobetonové konzoly, které jsou vyloženy až 1,2 metru, když byla přistavěna větev na Hrabovku. Některé oblouky se zdály pro rozrůstající se Pražskou dopravu příliš úzké a proto se jich několik zbouralo a prostor byl nově překlenut. Zprvu příhradovými konstrukcemi železnými, nýtovanými s horní mostovkou později svařovanou ocelovou konstrukcí se spřaženou železobetonovou deskou mostovky. Jedna z těchto „rozšiřujících podjezdových“ úprav, nad Křížkovou ulicí, se také zapsala do historie železničního inženýrství, jelikož zde bylo roku 1953 poprvé použito prefabrikátů z předpjatého betonu. Nutno dodat, že do této doby se stavební inženýři vyhýbali použití na železniční stavbu jako nosný prvek železobeton, neboť v charakteru namáhání se od sebe silniční a železniční mosty velice liší. Zatímco po silničním mostě přejede v projektu navrhované nejtěžší vozidlo výjimečně, nebo vůbec ne, železniční most je prakticky při přejezdu každého naloženého vlaku namáhán na úroveň, na kterou byl počítán. Dochází tedy u nich k největším zatížením častěji, a mimo to se účinek tohoto opakování a dynamický charakter zatížení samotného uplatňuje nepříznivěji než u mostů silničních. V letech 1960-1962 k němu přrostly stožáry trakčního vedení. A v osmdesátých letech našeho století proběhly, zatím poslední, úpravy na bubenské straně mostu v souvislosti s komunikačními úpravami okolí Hlávkova mostu.

Jeho výlučného postavení jej sice již před léty zbavila holešovická přeložka se svým novým mostem přes Vltavu, leč starý dobrý „Negrellák“ je - a asi ještě dlouho zůstane - důležitou součástí pražského železničního uzlu.

A až budete při Třech jezech podjíždět pod tímto mostem, všimněte si jeho majestátní krásy.

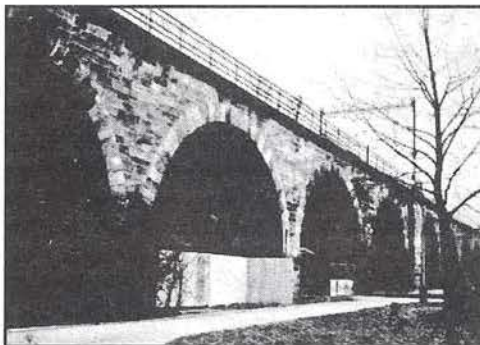
Použitá literatura:

J. a O. Fischer - Pražské mosty

ČD kurýr - P. Schreier - Negrelliho viadukt

S. Voděra, J. Štursa, J. Staňková - Pražská architektura

Pavel Česák



Názory z druhé strany: Český skaut v cizině 1948–1989

Dulín

Přes čtvrt milionu lidí odešlo z Československa během studené války. Mezi nimi mnoho českých a slovenských skautů.

Důvod pro tento stručný souhrn informací je snaha předložit a hlavně opravit ty mylné a nebo i lživé novinové články a zprávy, které bylo možno číst či slyšet v denním tisku, rádiu a TV.

Poznámka: Tento text je počáteční a zcela neúplný souhrn informací na toto téma. Jakákoli další fakta a pravdivé životní příběhy o českých skautech včetně komentářů jsou velmi cenné a mohou být zaslány na:

Fakta Cesky Skaut 48-89, 51112 Midway Cr.Rd., Eatonville, Va - 98328, USA

Kdo a proč odešel:

Skaut, který nesouhlasil se zrušením Junáka a postupným odnětím svobod a zabavením osobního majetku. Ten, který byl v nebezpečí života z důvodů obvinění z protistátní nebo politické činnosti. Osoba, která nemohla hlasovat svobodně a svým odchodem vyjádřila své mínění. Skaut, který nemohl přijmout budoucnost omezení osobního vývoje.

Jak odcházeli:

Dobrý skautský výcvik byla důležitá kvalita, která rozhodovala mezi úspěchem přechodu a nebo cestou do vězení nebo i smrti. Skauti dokázali najít různé realistické způsoby cest na svobodu podle svých okolností, času roku a svých znalostí. Do určitého období, snad 1949–1950, bylo možno přejít západní hranici relativně snadno a spolehlivě, když jeden ze skupiny znal rozložení krajiny podrobně. Tak mohly přejít celé skupiny 10–20 lidí a mnoho z nich to učinilo více než jednou!

Koncem roku 1950 byla celá západní hranice obklopena nepřetržitým pásmem, který sestával z trojitého plotu z ostaného drátu s poplašným zařízením, 7m pásu čerstvě zorané půdy, s několika kilometrovou zónou, kam nikdo nesměl vstoupit plus systém strážných věží se světly a značnou palebnou silou. Průchod takovou překážkou začal být velmi riskantní a vyžadoval by speciální vybavení: dva žebříky a stříhačky a to byla váha nosit a skrýt!

Lidé provedli, co nikdo předtím nevymyslel a co strážní posádky nečekaly. Provedli to velkou silou, pomocí nákladního auta s navařenými ocelovými pláty na citlivých místech. Překvapením, rychlostí a často setrvačností prorazili skrz závory, příkopy, deštěm kulek a s prostřílenými pneumatikami. (Vojenský podnik Pardubice, Volary 1952?)

Jeden český vodák z Nymburka byl jeden ze skupiny, která úspěšně převezla Vlak Svobody z Aše do Selb v západním Německu 1951. Schopnost všedně splýnout s cizím prostředím, poznat, kdo byl cowboy a kdo indián a v danou dobu provést svoji funkci, kterou musel v krátké době pochopit, byla jistě jen částí jeho denního rozkazu.

Po roce 1952, kdy přímý přechod jednotlivce s omezenou brannou schopností, se stal velmi obtížný a i to s malou nadějí na zdravý úspěch, někteří plánovali speciální způsoby cest: Doma vyrobený vodíkový balon, mini-ponorku a mnoho jiných konceptů byly pokusy zřídka úspěšné, protože je bylo těžko udržet skryté, dostat vhodné materiály a přístroje a celou věc alespoň jednou vyzkoušet jak funguje? Důležitý uzávěr byl, že systém musel být za daných okolností jednoduchý, aby v kritické situaci pracoval.

Kolem roku 1954 jeden z mála směrů, který většina použila, byl přes DDR, Východní Německo a snad i Rakousko, několik

úspěšných cest bylo provedeno vodními skauty nejen po suchu, ale mokřím způsobem. Použili zkušeností ze svých dlouho-denních cest po řekách a jezerech, kdy často museli i dojet určitou štreku i v noci, nebo když se vraceli z táboráků kolem půlnoci přes Staňkovské jezero zpět domů. A přesně ta zkušenost dala naději, že přechod by byl možný řekou v noci! Z časových důvodů podrobnosti později, ale vodní skauti se doetali Labem přes Hřensko a na kole k Magdeburku a ještě jednou vodou přes. Jiní plavali Dunajem u Bratislavy a nebo řekou Moravou v okolí Kút a rakouského Hohenau.

Snad bude možno uvést mnoho jiných přechodů dalších skautů a skautek v blízké budoucnosti a tím dokreslit představu o tehdejší situaci pravdivými historickými příběhy.

V každém případě skautská výchova měla rozhodující vliv na stovky dramatických a snad většinou úspěšných událostí. To je řečeno s upřímnými pocity vděku všem těm, kteří dokázali udržet čistou skautskou myšlenku během 1939–1945 a 1948–1989 politického útlaku.

Co v cizině našel a objevil:

I když v této souvislosti přicházejí na mysl objekty zeměpisného druhu, byly to hlavně objevy sociálně-společenské a duchovní povahy.

Protože skautská výchova pomáhá vyvíjet soběstačnost, přizpůsobivost a schopnost přijímat změny, český skaut většinou neměl trvalé problémy s osobní rovnováhou během těch prvních 2–5 velmi obtížných let. Musel zvládnout pocit odloučenosti, novou řeč, nové zaměstnání a najít nový domov, relativní spokojenost a nové, správné přátele.

Jedo z prvních překvapení, co zažil, byl pocit zklamání, že politická situace a sociální pozice lidí v místní zemi je indifferenční a nedává velkou naději na základní změny v celosvětové politické situaci. A ten pocit byl správný! Brzo objevil, že on sám je zodpovědný za své jednání a úspěch a že potřebuje mnoho klíčových znalostí, aby se mohl aktivně uplatnit v novém prostředí.

Později, když začal mít čas se povšechně rozhlédnout kolem, začal se intenzivně ptát, co zde dělám a co je moje role na světě? Mnohý z nich objevil spojitost mezi skautským a biblickým zákonem a existenci Boha a jeho plánu do budoucna.

Co v cizině dělal:

Snažil se navázat na vzdělání, které měl tím, že začal intenzivní program naučit se dobře místní jazyk a získat specializované vzdělání v určitém oboru. Přitom ovšem často pracoval jako velmi základní pracovní síla, kde mohl vydělat plat a naučit se řeč. Do školy jezdil dlouhé hodiny po práci, často za tmy a v únavném městském provozu. To byly obtížné roky, kdy opět budoval svoji budoucnost. Nebyla možnost pohledu zpět – a snad by se to dalo přirovnat k situaci, kdy děláš Tři Orlí Pera, ne tři dny ale tři roky. Vytrvalost je kvalita, která měla velké upotřebení, jak během těch tří dnů či tří roků!

Po několika letech mohl dělat odbornější a lépe placenou práci, obzvláště když byl ochoten příjmu změnu – mnoho změn! Jakkoli, tím aktivně zesiloval, jako mnoho ostatních, ekonomicko-sociální systém země, kde pracoval! Jak se později ukázalo, konflikt mezi sovětským a západním blokem byl rozhodnut ekonomickou kapacitou a silou.

Tím pomohl, spolu s lidmi, kteří museli zůstat doma, docílení politických změn v roce 1989 a návratu sladko-trpké svobody.

Přeplavba Atlantiku na ultralehkém katamaránu

Zdá se Vám nemožné postavit v Čechách ultralehkou skládací loď a přeplout na ní Atlantik? I přes prokazatelné riziko dva čeští jachtaři, Martin Ducháč a David Křížek, tento husarský kousek dokázali.

První nápad přeplout Atlantik na světově unikátním ultralehkém katamaránu napadl Martina Ducháče (dvaatřicetiletý rodák z Police nad Metují) v roce 1997. „Proč by, podobně jako ultralehké letadlo, nemohlo existovat ultralehké plavidlo?“ Tak nějak Martin uvažoval. Od té doby, nejdříve se svým otcem, původně konstruktérem, a poté s celou řadou kamarádů, známých a odborníků, zdokonaloval konstrukci a vybavení katamaránu. Průběžně celé dva roky běžela také komunikace s odborníky na meteorologii, námořní elektroniku, vybavení pro přežití, sponzory apod. A tak po dvou letech výpočtů, modelování a zkoušek byli katamarán SECTOR i jeho posádka začátkem roku 2000 připraveni na pokus o přeplavbu Atlantického oceánu z Evropy do Karibiku.

1. etapa Evropa (Cádiz) — Kanárské ostrovy

SECTOR vyplul 10. března 2000 v 17:00 UT ze španělského přístavu Cádiz a 18. března v 10:50 UT, po upluti 800 námořních mil (Nm*) = 1500 km, doplul do přístavu Las Palmas na Kanárských ostrovech.

1. část plavby trvala 7 dní a 18 hodin

2. etapa Kanárské ostrovy — Martinik (Karibské souostroví)

SECTOR vyplul 24. března v 21:10 UT z Las Palmas a 19. dubna v 13:00 UT, po upluti dalších 2800 Nm = 5200 km, přistál v přístavu Le Marin na karibském ostrově Martinik.

2. část plavby trvala 25 dní a 16 hodin

Celkem tedy ultralehký SECTOR katamarán uplul během 33 dní a 10 hodin 3600 Nm = 6700 km, průměrně uplutá vzdálenost 108 Nm/den = 200 km/den.

Největší vzdálenost uplutá za 24 hod. byla 154 Nm = 285 km a největší vzdálenost uplutá za 12 hod. byla 82 Nm, což odpovídá rychlosti 164 Nm/den = 303 km/den.

* 1 Nm (Nautical miles) = 1,852 km

** na plachetnici měřící necelých 7 metrů, se jedná o velmi slušnou rychlost plavby. Této rychlosti nedosahují běžně ani plachetnice podstatně delší a vybavenější!!

Délka lodi 6,95 m

Šířka 5,40

Výška 9 m

Váha do 230 kg bez nákladu a baterií

Plocha plachtová 35 m²

Ponor 8–11 cm

Paluba 4,5×4 m

Podle všech dostupných informací se jednalo o světovou premiéru podobné konstrukce a hned napoprvé bez podpory doprovodných plavidel!



Celá akce měla obrovský ohlas po celém jachtařském světě. Zprávy o dvou dobrodružích z Čech se objevily nejen v evropských médiích, ale také v Americe. Završením celé extrémní akce je oficiální přijetí Martina Ducháče a Davida Křížka do NO LIMITS TEAMU, kam jsou přijímáni ti sportovci, kteří se zařadili svou nepřekonatelnou touhou zkoušet možné i nemožné, lámat sportovní rekordy s nasazením posledního zbytku sil, mezi své stěžejní životní priority. Můžeme jmenovat například Umberta Pelizzariho, což je držitel rekordu v hlubinném potápění bez použití kyslíkového přístroje (131 m), dále kajakář Shaun Baker, který skáče z více než třicetimetových vodopádů a další. I my můžeme být právem pyšní, protože Martin a David se stali jeho členy jako první z Východní a Střední Evropy.

Přeplavba dokonale ověřila kvalitu konstrukce loď a její spolehlivost (na tuto unikátní konstrukci jsou dokonce registrovány dva patenty). Sector, na kterém byla přeplavba uskutečněna je druhým prototypem ultralehkého katamaránu. V současné době je již vyroben třetí typ loď EasySail, který je o málo menší než Sector (jeho délka je do 5 m, proto není nutné k jeho řízení vlastnit žádné oprávnění) a vyrábí se i pro zákazníky.

EasySail představuje novinku v rekreačním jachtingu. Nafukovací plováky a rozkládací konstrukce umožňují snadné složení velké loď do malého balíku. Takové řešení přináší řadu výhod a odpadájí problémy, které jsou běžné u plavidel s pevnými plováky (skladování, obtížný transport, manipulace atd.).

Díky speciální konstrukci a použitým materiálům je nafukovací EasySail plnohodnotný katamarán a v některých parametrech převyšuje i loď s pevnými plováky. Celá loď je vyrobena z kvalitních a vysoce pevných materiálů. Jednotlivé díly jsou navíc dimenzovány na větší zatížení, než je možné během normálního provozu dosáhnout. Dvoukomorové plováky jsou z materiálů Nitrilon nebo Hypalon značky Dupont, spojené lepením. Tyto materiály jsou zárukou vysoké životnosti plováků, dlouhodobé odolnosti proti vlivům UV záření a odolnosti proti





protržení. Trubky z nichž je sestavena konstrukce jsou vyrobeny z lehké slitiny, která je navíc speciálně tepelně upravována pro zvýšení pevnosti a i bez další povrchové úpravy jsou odolné vůči mořské vodě!. Paluba je z Cordury, skládací stěžeň ze slitiny lehkých kovů se zvýšenou korozní odolností, plachty jsou šity z tkaniny Milar od fy Polyant. Další výho-

dou je celková váha do 100 kg, přenášet ho tedy mohou pohodlně dva dospělí lidé.

Zatím se EasySail vyrábí v červeno-bílo-černé variantě. Další barevné varianty, a to modro-žlutá a khaki, se připravují do výroby.

Ovládání katamaránu je jednoduché a snadno ho zvládnou i úplní začátečníci včetně dětí. Plováky mají široký rozchod, čímž je loď velmi stabilní. Speciální štíhlé plachty pružně reagují na sílu větru. Kombinace obojího umožňuje plavbu i při silnějších poryvech větru. Plavba je tedy bezpečná a za běžných podmínek nehrozí převrácení katamaránu.

Díky obrovskému obsahu vzduchu ve velkých plovácích a velmi pevné konstrukci nabízí katamarán EasySail nosnost až 600 kg, což je 3–5 krát více než u ostatních plavidel této kategorie. Ve spojení s největší palubou to umožní naložení například 6 dospělých osob, případně až 12 dětí.

Výhodou nafukovacího katamaránu je i snadné přistávání a kotvení.

Po skončení plavby můžete EasySail díky pružným plovákům vytáhnout až na pláž (což je u lodí s pevnými plováky kvůli nebezpečí poškození většinou vyloučeno) nebo ho rozložit. Nemusíte tedy ani kotvit ani platit přístavní poplatky. Plováky jsou z vysoce pevného materiálu se spodní ochrannou vrstvou a proto loď můžete bez obav sunout (táhnout, přemísťovat) i po pláži s kameny.

Díky skládacímu stěžni, teleskopickým tyčím, rolovací textilní palubě a především nafukovacím plovákům po zabalení lodi zůstanou jen dva měkké balíky a několik trubek, které nepřesahují délku běžného vozu (3,40 m). Takové zavazadlo (váha cca 98 kg) pak naložíte do kufru a na střechu auta. Nepotřebujete tedy přívěs.

Díky jednoduché konstrukci je sestavení katamaránu snadné a trvá, včetně nafouknutí plováků a centrálního napnutí lan, přibližně 60 minut.

Protože je EasySail rekreační plavidlo určené zejména ke kratším výjezdům, nemá ve standardním vybavení navigační pomůcky – kompas, autopilot, rychloměr, hloubkoměr, měření rychlosti větru. Většinu tohoto vybavení lze na EasySail ale snadno namontovat. Díky



použitým nemagnetickým materiálům (hliník, nerezová ocel) není třeba ani počítat s deviací kompasu.

Na lodi jsou čtyři úložné prostory (kapsy) do nichž lze uložit drobné věci.

Pro případ deště nebo prudkého slunce lze loď dovybavit stříškou. Dokoupit můžete ještě konzoli pro uchycení přívěsného motoru, plátěný přístřešek pro příležitostné přenocování posádky (2 osoby), kompresor.

Základní technické údaje:

Délka lodi 4,80 m

Šířka lodi 3,48 m

Váha cca 100 kg

Výška 6,90 m

Ponor při 380 kg nákladu a posádky cca 18–20 cm (samotná loď 6 cm)

Velikost paluby cca 12 m²

Nosnost až 6 osob (650 kg)

Plocha plachet (rol. kosatka + hl. plachta) cca 9,5 m²

Objem vzduchu v plovácích (4 komory) celkem 2 400 litrů



SKARE 2000

Poslední SKARE 20. století se uskutečnilo v rámci Navigamus 2000 na Sečské přehradě, kde se uskutečnilo již několikrát, takže bylo ve víceméně domácích vodách. Účast byla hojná, protože na Navigamus 2000 přijel opravdu skoro každý, kdo mohl. Záporom tohoto SKARE bylo to, že na vše bylo mnohem méně času, než kolik obvykle bývá, a tak se nepodařilo celý program SKARE naplnit tak, jak jsme byli zvyklí v posledních několika letech. Projevilo se to zejména při závodech na jachtařském trojúhelníku, kde se podařilo v kategorii skautů odjet pouze jednu rozjížd'ku, i když obvykle se jedou rozjížd'ky dvě až tři. Víc však absolutně nebylo možné, protože jinak by se regata křížila s jiným programem a ten by se pak zhroutil jako domeček z karet.

SKARE bylo poznamenáno neúčastí Efendiho, který jako ředitel závodu měl původně obstarat papírovou vojnu se závodem spojenou, což museli nakonec udělat ostatní členové jury, kteří na to však nebyli příliš připraveni.

Teď napíšu pár věcí, které se mi na letošním závodě nelíbily.

Především se mi nelíbilo, jak se mi podařilo vysvětlit posádkám trať závodu na trojúhelníku. Buď to neumím, nebo někteří závodníci poslouchali jiným orgánem, než ušima (obojí je možné). Dále se mi možná moc nepovedlo to, že jsem nepovolil pro vlčata v závodě používání kosatky. To si však dodnes nejsem tak úplně jist, že to bylo špatně, protože jsme se na tom jednak shodli s hlavním rozhodčím, a potom foukalo docela dost a hlavně s nárazy. Jak se ukázalo, jeden z důsledků tohoto rozhodnutí bylo to, že se žádná z vlčáckých posádek neudělala, čímž nedošlo ke zdržení závodu.

Nebylo ideální, že jsme celý závod řídili z vody, zvlášť když ani hlas zesílený megafonem nebyl na břehu moc slyšet. Přesto však všichni nakonec odstartovali relativně včas a na trati se přitom (až na jednu výjimku, kde se jednalo o nepochopení pravidel) ve stejnou chvíli objevovali soutěžící pouze z té správné kategorie.

Přihlášek do závodu bylo opravdu hodně. Zdaleka ne všichni se už potom závodů skutečně zúčastnili. Mnohem více mne mrzelo nedodržení termínu přihlášek (alespoň z mého pohledu pořadatele). U přihlášek potom byla podivuhodná ještě jedna věc. Na mnoha lodích nakonec totiž jela úplně jiná posádka, než jaká byla na loď přihlášená.

Pokud se taková posádka neumístila na předních místech, tak v zásadě o nic nešlo. Pokud se ale umístila do třetího místa, nastaly problémy. Když jsme vypisovali diplomy, udělali jsme to podle přihlášek. Proběhnout celým tábořištěm a mezi tisíci lidmi najít ty správné dva nebo tři, kteří opravdu na té které lodi jeli by byl úkol vpravdě

herkulovský, a tak jsme ho ve jménu včasného udělení cen rovnou vzdali a na diplom napsali ty, kteří byli napsaní na přihlášce. Po nástupu, na kterém jsme rozdali diplomy se potom objevil kapitán oddílu, jehož loď byla mezi oceněnými, jestli bychom nemohli diplom opravit, že na něm je napsaná jiná posádka, než jaká skutečně jela. Jelikož nový diplom k dispozici nebyl (diplomy byly kompletně předtištěné včetně umístění) a již se schylovalo k noci v Karibiku, oprava provedena nebyla.

A nejhorší věc z těch, které se mi nelíbily nakonec. Na poradě kapitánů jsme žádali o tři rozhodčí na bóje při závodě na trojúhelníku (aby si sedli na kanoi k bóji a kontrolovali průjezd jednotlivých lodí). Tři kapitáni se přihlásili, a tak jsme se Stopařem pokládali tuto věc za vyřízenou. Věc tím možná pro ty, kteří se přihlásili, vyřízená byla, ale hlavně jsme byli vyřízení my dva, když potom k závodě nastoupila z těchto rozhodčích jenom jediná (vzdávám jí tímto nekonečný dík, protože bez její pomoci bychom závod stěží dokázali uskutečnit). Hlavně z tohoto důvodu jsme museli se Stopařem nasednout do lodi a střídavě přejíždět od startovací k cílové čáře, čímž na břehu nikdo z rozhodčích nebyl.

Líbilo se mi také dost věcí. Jednak to, že se závod obešel bez větších problémů. Že přes mé stesky, které jsou napsány výše stále více posádek ví kam a proč má jet a že stále lépe vedou svoje lodi. Že i závody na trojúhelníku byly dostatečně dramatické (některým kormidelníkům dělá stále ještě dost velké problémy překonání cílové čáry). Že jsme mohli vyhlásit vítěze všech kategorií. Však se podívejte na výsledky:

Vlčata					
Celkové pořadí	plachetní číslo	Jméno lodi	Přístav	kategorie	pořadí v rozjíždce
1	44	Racek	Praha	W	1
2	15	Rejnok	Jablonec	W	2
3	14	Albatros	Praha	W	3
4	45	Bukanýr		W	4
*	22	Hroch	Dvůr Králové	R	D

* - loď byla v kategorii R (jeden člen posádky nad 15 let - viz pravidla). Z toho důvodu byla loď po poradě jury diskvalifikována.

Líbila se mi také Modrá stuha. Nejhorší pro mne na ní asi bylo asi to, že naše loď v ní přes všechnu snahu posádky přišla o vítězství asi padesát metrů před cílem. Jinak se nám povedlo především přes obrovské rozptýlení lodí po sečské přehradě dostat všechny na oběd do přístavu, čímž se nepodařilo narušit odpolední program, který byl neméně nabitý.

Modré stuhu se zúčastnila spousta lodí nejrůznějších tříd. V cíli bylo klasifikováno 23 lodí, z toho 15 oplachtěných pramic. Další lodi byly nejrůznějších tříd. Zúčastnil se jak Roermond II. (ostravský lilien vleet), objevil se i jeden letitý mlok, tři cadety, olympijská jola, létající holanďan a netřídový trimaran, vyrobený z kanoe. Bohužel tu chyběly lodi, které v posledních letech vítězily –

Skauti					
Celkové pořadí	plachetní číslo	Jméno lodi	Přístav	kategorie	pořadí v rozjíždce
1	CZ	Vlnka	Č. Budějovice	S	1
2	2	Briga	Ostrava	S	2
3	16	Rak	Jablonec	S	3
4	15	Rejnok	Jablonec	S	4
5	3	Brigantina	Ostrava	S	5
6	51		Kolín	S	6
7	24	Jurka	Pardubice	S	7
8	47			S	8
9	14	Albatros	Praha	S	9
10	50	Jeseter	Bruntál	S	10
19	18	Á hop	Jablonec	S	
19	19	Fram	Jablonec	S	
19	21	Kalmar	Pardubice	S	
19	22	Hroch	Dvůr Králové	S	
19	23	Delvaň	Pardubice	S	
19	26		Liběchov	S	
19	44	Racek	Praha		
19	48		94.OVS		
19	53		99.OVS		

Roveři					
Celkové pořadí	Plachetní číslo	Jméno lodi	Přístav	Kategorie	Pořadí v rozjíždce
1	16	Rak	Jablonec	R	1
2	15	Rejnok	Jablonec	R	2
3	44	Racek	Praha	R	3
4	50	Jeseter	Bruntál	R	4
5	24	Jurka	Pardubice	R	5
12	18	Á hop	Jablonec	R	
12	19	Fram	Jablonec	R	
12	20	Tanukí	Jablonec	R	
12	21	Kalmar	Pardubice	R	
12	23	Delvaň	Pardubice	R	
12	46		93.OVS	R	
12	3	Brigantina	Ostrava	R	

Modrá stuha						
celkové pořadí	plach. číslo	jméno lodi	město	loď	pořadí v cíli	obrátko
1		Mary Ann	Č. Budějovice	O. Jola	1	1
2	CZ 53	Mobby Dick	Pardubice	FD	2	1
3	49		9. Přístav	P550	3	1
4	298	Vlnka	Č. Budějovice	P550	4	1
5	50		Bruntál	P550	5	1
6	CZ 100	Lízule	Pardubice	mlok	6	1
7	6 084		Praha	cadet	7	1
8	1 998	Roermond II.	Nederland	vleet	8	1
9	II.		Kolín	cadet	9	1
10	23	Jurka	Pardubice	P550	10	1
11	46		94. Ovs	P550	11	1
12	16	Rak	Jablonec	P550	12	1
13	18	Á hop	Jablonec	P550	13	1
14	17	Rejnok	Jablonec	P550	14	1
15	22	Hroch	Dvůr Králové	P550	16	1
16	21	Delvaň	Pardubice	P550	18	1
17	2	Briga	Ostrava	P550	20	1
18	0		Ostrava	cadet	21	1
19	3	Brigantina	Ostrava	P550	22	1
20	44	Racek	Praha	P550	24	1
21			Polsko	P550	25	1
22		Drak Golfak	Jablonec	trimaran	26	1
23	19	Fram	Jablonec	P550	27	1

ostravské pramice se zvětšeným oplachtěním. Ty však nahradila podobně vybavená plzeňská loď, která byla navíc i novátorsky dílensky zpracovaná – spojovala v sobě koncepci ostravských lodí s moderními materiály (kovová kulatina takeláže). Vzhledem ke svým vlastnostem po zásluze získala štít konstruktérů.

Boje o modrou stuhu se také zúčastnila, ale jasně ji porazil jak pardubický Mobby Dick (FD), tak budějovická Mary Ann (O). Jejich souboj o prvenství byl dlouhý. Trval vlastně od okamžiku startu až do cíle, kterým proplula šťastnější Mary Ann. Start se lépe povedl Mary Ann, která získala docela slušný náskok. Na trati však patřila první polovina závodu (proti větru) Mobby Dickovi. Podařilo se mu získat až velice jednoznačně vypadající náskok. Na obrátce sice maličko zaváhal, ale vzhledem k délce náskoku se zdálo, že se nejedná o nic nepřekonatelného. V tu chvíli však poněkud polevil vítr. Mary Ann začala náskok Mobby Dicka postupně stahovat. V okamžiku, kdy vítr zafoukal trochu víc, přestávalo z náskoku ubývat, ve chvílích kdy nebylo možno genou Mobby Dicka udržet naplněnou větrem se Mary Ann začala nebezpečně přibližovat. Jelikož se cíl i tak dost rychle blížil, vypadalo to, že do cíle vpluje přes všechna protivitství Mobby Dick jako první. První však cílem proplula Mary Ann, protože asi 50 m před cílem se jí dostalo opět výhody značného utichnutí větru. Podivuhodně se držel i pardubický mlok.

Pozn.: Lodě, které nebyly klasifikovány na obrátce byly z klasifikace vyřazeny. Proto se v některých případech liší pořadí v cíli a celkové pořadí. Lodi, které nedokončily platně závod byly z cílové listiny vyřazeny, protože nebylo v lidských silách zjistit, zda se závodu zúčastnily, či ne.

Sam



HKVS HLÁŠÍ

ZÁPIS ZE ZASEDÁNÍ HKVS, DNE 22. 6. 2000 V PRAZE

Přítomni: Vezír, Sam, Ama-

teur, Pavel, Jupp, Ježek

Pavel – předložil Majoránovu příručku k oponentuře
Amateur – předložil vyúčtování Radia Navigamus
Raduš a Azimut – předložili (písemně) zprávu o účasti na akci Euro Sea 6 v Polsku. Zpráva velmi pozitivní, vyplývají z ní úkoly – např. sjednotit s Evropou terminologii atd.

Amateur – zašle seznam registrovaných vodních skautů.

Vezír – obdržel 60 výtisků příručky kanoistiky pro Trinidad.

ÚRJ – Jamboree 2003 (Thajsko) – předpokládaná cena 35.000 Kč. Byla by vhodná účast organizátorů z řad VS.

– pověřila organizačního zpravodaje ÚRJ a hlavního kapitána VS vyřešením problému dělení přístavu Eskadra Ostrava.

Ježek – www stránky pro Trinidad nebudou

Vezír – sejde se s Ludkem Bartošem kvůli objasnění nedorozumění.

Pavel – zjistí stav fondu pro publikační činnost

Lady – provede redakci lodní knížky vlčat a světlušek – do září 2000

Sam – provede výběr lokality pro podzimní seminář K+K
HKVS – náměty pro další publikační činnost: Sborník Trinidad, Monografie P 550

Zasedání rady HKVS – 7. 9. 2000, 21. 9. 2000, 5. 10. 2000, 19. 10. 2000

Podzimní seminář K+K – 20.–22. 10. 2000

zapsal Sam

POZOR!

Změna adresy internetových stránek HKVS

Pohov!

Vzhledem k potřebě sjednotit postup výroby internetových stránek HKVS přešli jsme na jiný server. Používejte prosím proto jako adresu: <http://www.skaut.cz/www/hkvs>

Za pochopení děkují Blecha a Amateur.

Rozchod!

PODZIMNÍ SEMINÁŘ K+K

se koná 20.–22. 10. ve Vysokém Mýtě, internát Karosy, blíže Běďa = Miloslava Šilarová 0468/22 790.

SESTRY A BRATŘI,

prostřednictvím příslušníka sil SFOR jsme byli kontaktováni bosensko-srbskými skauty. Požádali nás o pomoc při obnově činnosti jejich organizace. Mají zájem o osobní kontakty a materiální pomoc. Z vybavení potřebují hlavně stany, kroje a spací pytle. Pokud vše dobře dopadne, Severočeská lesní škola a ORJ Liberec ve spolupráci se zahraničním odborem vyšle v průběhu října misi do Bosny, která naváže osobní kontakty a předá materiální pomoc. Máte-li něco z uvedeného materiálu co byste mohli našim bratřím poskytnout, kontaktujte Jezevce na telefonních číslech:

048/510 52 53, 048/512 07 89 (i fax) nebo 048/511 35 67
nebo E-majl: 30smecka@atlas.cz

MODRÝ FOND VODÁCKÝ NÁROD SOBĚ

Oskar

HKVS ve spolupráci s SHP rozhodli zakoupit vybavení štábní místnosti HKVS v Tortuze pomocí finančních darů činovníků vodních skautů. Sbirka bude uspořádána na podzimním semináři kapitánů a vůdců VS. Sbirka byla nazvána MODRÝ FOND.

Budou vydávány 3 druhy darovacích listů v hodnotě:

50 Kč trnož

200 Kč noha

800 Kč židle

Předběžná sbírka mezi členy HKVS a SHP vynesla 22.000 Kč. Za tuto částku byla zakoupena skříňová stěna (dub masiv, 8.800,-) a 12 židlí (dub masiv, 12.200,-). V plánu je ještě zakoupit 2 židle, 2 stoly, policová skříň a drobné doplňky, případně koberec. To představuje cca 35.000 Kč.

Štábní místnost HKVS bude sloužit následujícím účelům:

– Jednání HKVS a krajských kapitanátů
– Pracovní jednání přístavů, lesních škol a kursů atd, možno i vícedenní

– Archiv HKVS

– Historický archiv VS ČR

– Sbirka historických předmětů a slavnostních „znaků“ HKVS

Kapacita jednací místnosti je 18 účastníků. Disponování touto místností je výhradně v pravomoci HKVS. Pro doplňková jednání je možné využít družinové klubovny a hlavní jednací místnost pro 40 osob.

Možnost přenocování v Tortuze pro 30–40 účastníků s vlastními spacáky, zařízení kuchyňka k dispozici.

Váš finanční příspěvek umožní zařízení štábní místnosti během podzimu a její slavnostní otevření v pátek 15. prosince 2000 při výjezdním vánočním zasedání HKVS a SHP v Nymburce.

V zakládací listině štábní místnosti HKVS budou uvedena jména všech dárců, kteří přispěli k její realizaci.

PODZIMNÍ SEMINÁŘ KAPITÁNŮ VS

Řádný podzimní seminář se koná ve dnech 20. 10.–22. 10. 2000 v Integrované střední škole technické ve Vysokém Mýtě (Mládežnická 380).

Přihlášky zasílejte do 10. 10. na adresu:

Miloslava Šilarová-Běďa

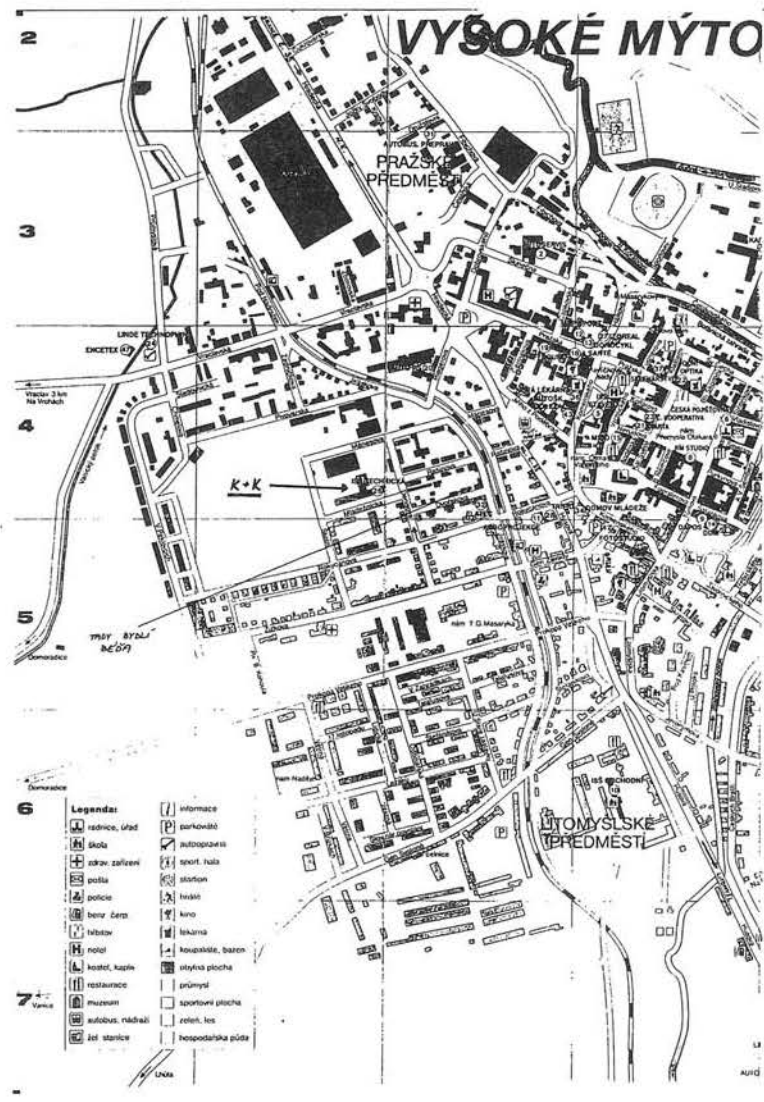
Dvořáková 272/II

566 01 Vysoké Mýto

Poplůatek ve výši 400 Kč bude vybírán na místě. Páteční večere bude zajištěna pro ty, kteří se řádně předem přihlásí.

Popis cesty:

- Pojedete-li po silnici č. 35 od Litomyšle
– po pravé straně minete krytý plavecký bazén a hned na další křižovatce odbočíte vlevo, přejedete koleje, na další křižovatce (ne hned za kolejemi) doprava a poté doleva a jste tam
- Pojedete-li po silnici č. 35 od Hradce Králové
– po levé straně minete autobusové nádraží a hned na další křižovatce odbočíte vpavo, přejedete koleje... (dále je cesta stejná, jako výše popsána)
- Pojedete-li do Vysokého Mýta odjinud, hledejte podle mapy. (Viz vpravo)



<i>Přístav (místo)</i>		<i>Číslo</i>	
<i>Jméno a příjmení</i>		<i>Rodné číslo</i>	<i>Oddíl</i>

Jak to vypadalo, když v Česku bylo moře

Bílá pláž s jemným písekem omývala průzračná a teplá voda • Ve vlnách bujel život a odehrávaly se v nich dělbelské souboje

Zaplavati si v moři u Prahy či u Brna. Proč ne?

Před devadesátí miliony let by to nebyl žádný problém. Pravda, museli byste si dávat pozor na žraloky.

Čechy a Morava byly skutečně křídli pod vodou. Naposledy před miliony let. Moře zaplavalo území naší republiky dokonce několikrát.

Nebyla to však zaplava, která by se přibíhala jako obrovská vlna tsunami. Při mořských zaplaváních, vědecky nazvaných transgrese, postupovalo moře na pevninu docela pomalu.

Pro transgrese z období křídla (mořský led) byla vypočtena rychlost asi 130 km za milion let, tedy v předpoktu 13 metrů za 100 let. Na dnech moře se usazovaly horniny, ze kterých dnes odbohlíci - paleontologové, paleogeografové a paleoklimatologové - mohou číst, jako z otevřené knihy a odkrývat i faktům celé rovníky o dějinách naší země.

Život ukrytý ve skále

Když bychom se ocitli před více než půl miliardou let na místech, kde vznikaly bulžňákové skály Šárky, byli bychom na dně rozsáhlého moře. V jeho vodách žily mikroorganismy ze skupiny řas, jejichž zkamenněliny v podobě mikroskopických kulček jsou nejstarším dokladem života v Čechách. Byly objeveny právě v šáročkových horninách.

Z usazenin tohoto starohorného moře se vyvířilo bořstvo, které bylo součástí nejméně 50 milionů let, než

byla naše vlast znovu zaplavena. Tehdy vysílalo moře od východu zářiv, který zasáhl až na území dnešního Příbramska a Křivoklátska.

V antiochitě (před 485 miliony let) zaplavilo moře i území dnešní Prahy. Toto moře se u nás rozlévalo 125 milionů let. Bylo mělké a vyčistřovalo z něho četné ostrovy a ostrovky. Obklopovala jej plochá, téměř dokonale zarovnaná souše. Později, v době silurské nastalo oteplení přetrvávající až do devonu. Mořská pánve se nacházela 10 až 30 stupňů jižně od rovníku.

Stejně jako v dnešních tropických mořích bujel pod mořskou hladinou bohatý a barevný život. Mořské organismy tvořily podmořské útesy podobné dnešním koralovým. Pro nás se zachoval útesový komplex alespoň zkamenný, a to na Zlatém kenu u Koněprusa na Berounsku.

Útesovitě organicky - řasý, stromovitý a korálový - zde jsou často zachovány i v přirozené růstové poloze a v pozicích vzájemného obrůstání.

Usazeniny prvohorních moří byly většinou v podobě zarovnaných vlnovitých krajinn. Tu asi před stem miliony let v období nazvaném křídla zaplavilo mělké a teplé subtropické moře, které k nám vniklo od východu a zastalo tu dlouhých 12 milionů let.

Křídlová zaplava patřila k největším v dějinách Země. Většina dnešní Evropy se tehdy ocitla pod vodou. Moře bylo čistounké, s průzračnými vodami a přisýtenými plážími. Jeho hloubka nepřesahovala 200 metrů.

Žila v něm fauna velmi podobná té dnešní. Křídlové moře bylo bohaté na



Střední Čechy pokrývalo před 375 miliony let devonské moře, kde bylo velmi živo. Vlevo nahore se vznášel hlavonožec - goniatit rodu Paraphyllites. Na dně leží prázdná schránka hlavonožce - goniatita rodu Anarcestes. Lodňákovitý hlavonožec rodu Haroceras trní vpravo, jeho kolečka vlevo od něj se otáčejí bojovně na nás.

Foto: Karel Štěpánek, ilustrace: Jiří Štěpánek, autor: J. Štěpánek

ryby a puryby - žraloky a rejnoky. Některé jejich rody byly dokonce tožné s rody žijícími dnes.

Paleontologové z Přírodovědecké fakulty UK v Praze odhadují maximální velikost žraloků na 4 - 5 metrů délky podle velikosti největších žraločích zubů (4,5 cm dlouhých).

Z mělkého křídlového moře vyčnívaly nad hladinou skalnaté útesové ostrůvky. Takový ostrůvek tvořil například bulžňákový kopec Ládví na severním okraji Prahy, kde ještě dnes nacházíme balvány o velikosti až

dva metry široké, opracované mořským příbojem. Silný příboj vyhloubil ve tvrdém bulžňáku i kapsovitě prohlubně, eliptické nisy a žlaby.

Kdy, kdy a jestli se převali moře do Čech přišlo? Tuto hádanku dnes nikdo nedovíde rozluštit. Vše závisí na složitém působení vnějších a vnitřních sil naší Země. Jedno je však jisté: rozhodně to nebudlo už o pětistí leti sešlé.

RNDr. Zdeněk Petáková
Český geologický ústav v Praze

