

**zpravodaj
vodních
skautů
a skautek**

KAPITÁNSKÁ POŠTA KVS

**r o č n í k
2008/2009**

Kapitánská pošta

Obsah

	strana
Kapitáni a kapitánky	1
Bratři – O emigraci, hemživosti... ..	1-2
Vyhláška HKVS č.3	3
Budoucnost Kapitánské pošty	4-5
Dvanáct tun proti dvaceti tisícům	6-8
Inzerce	8
Sindibádova loď dhau	9
Zápis HKVS březen	10-12

desky

reklama

příloha

Přihláška na Kotorský závod

Dhau

Příspěvky

OTESTUJTE I VY NOVÉ VODÁCKÉ DOPLŇKY STEZKY!!



Práce na vodácké adaptaci nového programu Junáka pokračují podle harmonogramu stanoveném na podzimním srazu K+K v Plzni. Na jarním srazu K+K v Novém Městě představíme novou podobu vodáckých doplňků a jejich zapracování do nových stezek.

Hledáme oddíly vlčat, žabiček, skautů a skautek, kteří mají zájem o nové stezky a chtějí otestovat podobu vodáckých doplňků.

Pokud chcete být se svým oddílem mezi prvními, kdo vyzkouší nové vodácké stezky pro vlčata a žabičky a vodácké doplňky ke stezkám skautů a skautek, přihlašte se mezi testovací oddíly i VY!

Chcete otestovat vodácké doplňky vytvořené minulými srazy a pracovními komisemi a přidat k nim i své názory a zkušenosti? Přijedte na jarní sraz, dozvíte se více a obdržíte i materiály k testování.

Pokud máte zájem zařadit svůj oddíl mezi testovací, přihlašte se na mail: ja.pavlik@seznam.cz



FOTKY

V souvislosti s přípravou vodáckých doplňků, dalších doprovodných materiálů a změnou koncepce časopisů vás Hlavní kapitanát prosí o pomoc s vytvořením archivu fotografií s vodáckou tematikou. Máte-li vlastní kvalitní digitální fotografie z činnosti svého oddílu či jiných vodáckých akcí, pochlubte se s nimi! Vypalte ty nejlepší na CD nebo DVD a přivezte s sebou do Nového Města na jarní sraz.

Fotografie budou využity při přípravě metodických a propagačních materiálů HKVS, Kapitánské pošty apod. Poskytnete-li nám vaše fotografie, pak se třeba právě ta vaše objeví v některém z připravovaných materiálů a vás i členy vašich oddílů určitě potěší zahlédnout se na stránkách nějakého časopisu či příručky pro vodní skauty.

FOTKY

Kapitáni a kapitánky!

V tomto dubnu, měsíci otvirání řek, prvních plaveb, svátku patrona skautů svatého Jiří, srazu kapitánů vám toho mám tolik co říci, že bych popsal mnoho drahocenného místa Kapitánské pošty. Proto využijí těch dvou postaviček dole a další si povíme v Novém Městě nad Metují.

Vezír

**Vyšlete na sraz kapitánů 17. – 19. dubna 2009
v Novém Městě nad Metují alespoň jednoho
zástupce za přístav nebo samostatný oddíl VS.
Je o čem hovořit.**

**A slibujeme, že i
něco dostanete**



Bratři

(aneb O emigraci, hemživosti spermií a Jarním kurýrovi)

Nikdy jsem nechtěl emigrovat. Jednak kvůli jazykové vybavenosti. Anglicky a německy se domluví, jsem schopen i něco svých názorů, které jsou mnohým i v češtině nepochopitelné, vysvětlit, ale je to něco mezi pidgin english a schusterdeutsch, jak má sudetsko-česká babička říkala, nevím proč, lámané němčině. Jsem mocen projevu i v ruštině. Tam ale spíš zvládám sémantické spektrum počínaje durak po sloveso, po kterém následuje tvoju mať. Též se orientuji v terminologii populární písně kterak car Nikolaj skazal manifest. Ale na trvalý pobyt to nikdy nebylo ani v jednom jazyce. Kromě toho mám tuhle zemi rád. Mám rád její historii, kde je spousta momentů, na které bychom mohli být pyšní, ač si mnohé neuvědomujeme. Miluji její krajinu a nikdy jsem bez ní nemohl být.

Pochopitelně, za minulého režimu bylo nesvobodno. Byli i v mém okolí lidé postiženi represí. Byly ulice šedivé, v TV musel člověk vybírat, prosívat (tedy teď za svobody někdy možná více). Chodili jsme do prvomájových průvodů a dobrovolně na veřejné schůze rodné strany. Ale věděli jsme (pomiňme mnohé více či méně věrohodné seznamy spolupracovníků), kdo je kdo. S kým mluvit jen o profesi a s kým o názorech. Romantická svoboda tramských víkendů v lesích a horách nám prosvětlovala šed' běžného života a dávala sílu přežít.

Několikrát jsem se zmínil o cizokrajném výběru mých synů, co se životních partnerek týče. Zatímco jednomu byla jeho anglofonní vztahová orientace zrušena, druhý za čtyři dny odlétá na Zéland, aby se tam na přelomu září a října oženil. Čerstvě volný bratr za ním poletí v květnu, aby prožili tamní zimu v horském středisku na Mt. Ruapehu, kde mají oba práci. Mladší tam bude pracovat již třetí



sezonu. Jelikož je ten starší čerstvě volný, nelze vyloučit, že i jemu se tam přihodí nějaká kiwi jako bráchovi a bude se také chtít za ní vrátit.

A tak jsem vám začal bilancovat. Euforie ze svobody je vystřídána těžkou kocovinou. Svou profesi jsem částečně opustil, protože to, co se zdravotnictvím vyrábí politici je neskutečné. Třicetikoruna prohraje volby. Kraje nemají jako každoročně v tuto dobu na opravu silniční sítě po zimě, ale na nesmyslné proplácení poplatků, protože to jsou politické body, na to řada hejtmanů najednou peníze najde. Odkud?

Zatímco jeden z největších českých mafiánů uteče v průběhu domovní prohlídky, liberecký boss na útěku chodil po Liberci a policie neměla informace o jeho pobytu. Až udělal chybu a vyjel si do Švýcarska. Tamní policie ho čapla hned na hranicích. Co je označeno v ČR stupněm tajné, to je jak ve výkladu a co chvíli se to objeví v médiích. Tedy, ne že by byli trestáni ti, kteří takovýto materiál vynesli. Budou trestáni novináři, kteří takový materiál zveřejní. Zas jeden poslanec podojil stát o kulatou sumičku. Náhodou se proflákne, že TV o něm a jeho skutku připravuje reportáž. Nejprve za reportérem zaběhne premiérův kamarád na špinavou práci. Když nepochodí, je do parlamentních kuloárů zakázán přístup kamerám. Novinář s tužkou tam může. Pan prezident, který kdysi coby premiér posvětil tunelování výrokem o penězích, které nikdy nepáchnou, dnes jezdí po světě, přednáší své protioteplovací a protiunijní názory na všech fórech a zahraničí má jeho názory za fór. Blbý ale směšný. Takže se mu smějí veřejně, bučí naň a on nejen že se nestydí, že zesměšňuje svou zemi. Naopak je hrd, je-li vybučen. Mám pokračovat?

A najednou mi tak ze všeho vyšlo, že jsem v předdůchodovém věku, máme demokracii a já si dovedu svůj potenciální odchod velice dobře představit, ač, jak jsem řekl, totalita mě vyhnat nedokázala.

Dnes byl první jarní den. Současně ale i Den zdravého spánku. Byl vyhlášen proto, že lékařské statistiky stále více ukazují, že potíže se spánkem narůstají. Klesá kvalita spánku, jeho délka, lidé buď neusínají, nebo se naopak brzy budí. Přibývá alergiků, gravidita je dnes téměř choroba, protože nadpoloviční většina těhotných potřebuje neschopenku. A to nemluvím o nás, mužích. Tedy nás, já svoji reprodukční funkci splnil. Mne už vynechte. Ale mladá generace spěje k tomu, že snad ani nebude potřebovat antikoncepci, neb hemživost spermií (tedy funkční zdatnost) klesá rapidně. Tak já nevím, ale jakoby někde bylo něco špatně. Neměli bychom se začít zamýšlet, zda a jak nezměnit náš lifestyle? Méně značkové kosmetiky a oblečení, více pohybu. Možná méně peněz, ale méně se honit a odbourat stres. Méně barviček na hlavě a víc selského rozumu uvnitř?

A vůbec, neměli bychom si více vážit samotného života? Máme jednu z nejvyšších dopravních nehodovostí v Evropě. Na silnicích umírá zbytečně mnoho lidí. Skutečně všichni jezdí tak rychle proto, že spěchají za něčím důležitým? Nebo je to jen ta potřeba adrenalinu, jak se dnes říká tomu, když někdo tahá tygra za vousy? Vezměte si třeba, kolik řidičů za jízdy telefonuje. A to i v hustém městském provozu. Kolik lidí zbytečně umírá na horách. Někdy mi připadá, zda nechtěli spáchat sebevraždu, protože vlézt na lyžích či prkně na svah označený jako lavinový, to přeci není normální. Vždyť i na LŠ jsme kdysi měli jednoho šikovného brášku, který hory znal a přeci vlezl na Parichvostu do lavinového terénu.

Ano, jsem proti konzumu včetně prožitkového konzumu, který nám do skautingu proniká čím dál tím víc. Neměli bychom se zamyslet a začít učit naše skautské sourozence troše skromnosti? Učit je prožívat krásu a ne adrenalin? Dokud je ještě čas.....

Letošní zima byla dlouhá. Ne počtem zasněžených dní, ale dní bezslunných. Již se těším na slunko, modrou oblohu, jarní vlahý vánek provoněný vůní prsti zoraných polí a zrytých záhonů.

Tak vám sestřičky a bráškové přeji, aby Jarní kurýr přivezl nejen jaro, ale i moudro nebo alespoň ten obyčejný selský rozum.

P.S. Jestli někdo z vás nezná Jarního kurýra, jde o narážku na jednu písničku Wabiho Ryvolý. To jen tak pro úplnost.

Jezevec



Junák – svaz skautů a skautek ČR

900.01 Kapitanát vodních skautů

Vyhláška Hlavního kapitanátu vodních skautů

č. 3/2005,

o pořádání vodáckých akcí výchovnými a organizačními jednotkami Junáka

22.6.1995 vydal HKVS závazný pokyn o pořádání vodáckých akcí výchovnými a organizačními oddíly Junáka, publikovaný ve Skautingu č. 2 v říjnu 1995, 8.9.1999 k němu vydal i komentovaný výklad. Protože od té doby byly některé základní dokumenty Junáka včetně Stanov Junáka, Statutu Kapitanátu vodních skautů a Organizačního řádu změněny, vydává Kapitanát vodních skautů v souladu s pravomocemi danými mu Statutem novelu tohoto závazného pokynu:

1. Při každé činnosti na malých plavidlech je nutný dozor zodpovědného dospělého, jehož pokyny všichni dodržují
2. V rámci Junáka se za kvalifikaci tohoto vedoucího považuje kombinace vůdcovské zkoušky a další institucionální zkoušky zaměřené na vykonávanou vodáckou činnost. Tato zkouška musí v sobě zahrnovat základy pravidel bezpečnosti, právní povědomí odpovědnosti při vykonávané činnosti a praktické předvedení vodácké dovednosti.
 - a. Za vodáckou kvalifikaci se považuje Kapitánská zkouška vodních skautů, zkouška vedoucího či průvodce vodní turistiky, cvičitele či trenéra odpovídajícího vodáckého sportu, zdravotníka vodní záchranné služby, apod.
 - b. Pro vedoucí nevodáckých skautských oddílů a pro vodní skauty se složenou čekatelskou zkouškou je určena zkouška vodáckého minima. Tato zkouška však opravňuje k vedení jen omezeného okruhu vodáckých akcí (pramice, kanoe na vodě ZW a WWI)
 - c. Ve výjimečných případech mohou být nositeli vůdcovské a vodácké kvalifikace dvě různé osoby. V takovém případě je odpovědným vůdcem akce činovník s vůdcovskou kvalifikací, osoba s vodáckou kvalifikací je jeho poradcem.
3. Při vodácké akci Junáka jsou účastníci povinni dodržovat následující pravidla:
 - a. Vedoucí musí předem zvážit, zda jeho schopnosti i schopnosti účastníků vodácké akce odpovídají náročnosti terénu a povětrnostní situaci.
 - b. Účastníci mají vodní boty (ochrana proti smyku a zejména proti poranění chodidla)
 - c. Účastníci mají plovací vesty. Plovací vesty musí mít mládež do 18 let a dospělí neplavci. Plovací vesty musí mít i dospělí vůdci, kteří jsou v případě nutnosti povinni pomáhat ostatním a tudíž nemít problémy sami se sebou.
 - d. Z použití plovacích vest lze slevit na osobní zodpovědnost vůdce při plavbě spojené s koupáním nebo jednoduchou činností na klidné a mělké vodě
Použití plovacích vest je povinné při plavbě v plavební dráze, na rozlehlých vodních plochách, v peřejích od WWII a při sjíždění propustí
 - e. Použité plovací vesty musí mít tzv. atest, za nějž ručí výrobce. Doporučená minimální vztlaková síla je 60 N, tedy nosnost 6 kg. Nevhodné jsou vesty plněné pěnovým polystyrenem (kupř. typ Čochtan), protože se jejich vztlaková síla opotřebením zmenší během jediné sezóny. Zakázané jsou vesty nafukovací, protože se snadno poškodí nebo vypustí.
 - f. Plavby na vodách obtížnosti WW se nesmějí účastnit neplavci, výcvik začátečníků se provádí na vodách obtížnosti ZW za příhodných povětrnostních podmínek
Při plavbě v obtížném vodáckém terénu musí mít všichni účastníci přilbu
4. Užívané lodě musí být v dobrém stavu, zajištěné proti potopení, opatřené 5 m dlouhým vyvazovacím lankem a vylévačkou
 - a. Při plavbě, která není rekreační činností, musí být všechny předměty v lodi spolehlivě připevněny. Věci, které se nemají namočit, musí být uzavřeny v lodním pytli nebo barelu.
 - b. Loď musí být vybavena nejméně jedním rezervním pádlem a v pohotovosti by měla být záchranná pomůcka – házečí pytlík
5. Všechna plavidla plující na vodních cestách (tj. řekách, přehradách a jiných vodních plochách, kde se pohybují velká plavidla nebo plovoucí stroje a zařízení) musí dodržovat ustanovení Řádu plavební bezpečnosti, zejména zákaz plutí ve vyhrazených vodních plochách, zákaz křížení dráhy plavidla, které nepatří do kategorie malých plavidel, ve vzdálenosti méně než 200 m, zákaz přibližování se k takovým plavidlům, aby nedošlo k ohrožení vlnobitím a sáním, příkaz plout ve vzdálenosti nejméně 3 m od plavce, zákaz plout mezi plavcem a bližším břehem

Praha 10. května 2005

Vladimír Cvrček,
hlavní kapitán



Budoucnost Kapitánské pošty

Jak všichni víte, postupně se mění způsob vydávání časopisů Junáka, tím i Kapitánské pošty. Vzhledem k výši finančních nákladů je samostatná existence Kapitánské pošty neudržitelná. Proto HKVS rozhodl, že metodická část Kapitánské pošty bude přílohou některého z centrálně vydávaných časopisů vydávaných 5x ročně, aktuality budou zveřejňovány na webových stránkách HKVS, vedle nichž budou stránky „Vodní skauti“ informovat veřejnost (neskautskou i skautskou nevodáckou) a propagovat naši činnost a specifika skautské výchovné metody.

Protože skautské časopisy Junáka budou vycházet pro všechny věkové kategorie, budou do nich zařazovány vodácké články, reportáže, náměty (pracovní název **MO^KDŘE STRÁNKY**).

Kapitánská pošta tedy nezanikne, ale rozproštěním do ostatních časopisů a na internetové rozhraní se dostane většímu množství čtenářů bez samostatného (tj. navíc) předplatného.

Problematiku Kapitánské pošty zařazujeme na jednání ústředního srazu kapitánů 17. – 19.4.2009, kde bude nutno vytvořit redakční radu pro celý systém.

Hlavní kapitanát touto cestou vyzývá všechny zájemce o problematiku (obsah a náměty pro jednotlivé věkové skupiny) a potenciální přispívatele, aby se na srazu přihlásili Majdě (kdo se srazu neúčastní, elektronicky).

Jako podklad uvádíme výňatek materiálů projednaných v těchto dnech náčelnictvem Junáka (plné znění vždy na webových stránkách Junáka):

Ze zápisu diskuze:

Br. Cvrček se zeptal na zařazení Kapitánské pošty v rámci nového systému – během dalšího projednávání se upřesněním dotazu dospělo k tomu, že „vodácké stránky“ budou pravidelnou součástí časopisů pro všechny věkové kategorie.

Usnesení:

Usnesení NJ/XLVII/1

Náčelnictvo Junáka schvaluje cíle jednotlivých časopisů uvedené v dokumentu Cíle časopisů

Usnesení NJ/XLCII/2

Náčelnictvo Junáka se seznámilo s postupem projektu časopisů a souhlasí s ním

Cílové skupiny

V rámci projektu „spolkový časopis“ osloví Junák (a dále pravidelně bude oslovovat) celou členskou základnu vyjma těch dětí, které jsou tak malé, že nedokáží číst. Všichni registrovaní členové budou mít nárok na pravidelné zasílání časopisu pro svou věkovou či pracovní kategorii. U starších dětí bude i nadále podporována také internetová forma oslovování a komunikace.

cílová skupina	Standardní nastavení podle věku	časopis	ročně	počet lidí
Předškoláci	0 - 6	Není k dispozici (sleva z registrace)	---	500
Vlčata a světlušky	7-10	časopis pro vlčata a světlušky	5 x	9 000
Skauti a skautky	11-15	časopis pro skauty a skautky a rádce doplněný internetovým časopisem www.teepek.cz	5 x	14 000
Roveři	16-24	Roverský kmen	5 x	11 000
Dospělí	25+	Skautský svět	5 x	9 500
Činovníci	podle funkce	Skauting (bude vstít do Roverského kmene nebo Skautského světa)	5 x	6000



Roveri jsou v našem modelu všichni od 16 do 24 let. Dospělí jsou v našem modelu všichni od 25 let výše. Pokud rover nebo dospělý je zároveň činovníkem na základě své funkce (tj. vůdce a zástupce vedoucího oddílu, vedoucí a zástupce vedoucího střediska, okresu a kraje a výchovní zpravodajové střediska, okresu a kraje), dostane zároveň v časopise vřítou i metodickou přílohu pro vedení oddílu.

Technické řešení (výňatek)

časopis	ročně	náklad	barevn.	vazba	rozsah	formát
časopis pro vlčata a světlušky	5x	9 000	celobar.	V1 (sponka)	24+4+4	175x240mm
časopis pro skauty a skautky	5x	14 000	celobar.	V1 (sponka)	24+4	175x240mm
internetový časopis www.teepek.cz	denní aktualizace	on-line	celobar.			
Roverský kmen	5x	11 000	celobar.	V1 (sponka)	48+4	175x240mm
Skauting	5x	5 500	celobar.	V1 (sponka)	32	175x240mm
Skautský svět	5x	9 500	celobar.	V1 (sponka)	24+4	175x240mm

Sestavení redakcí

TDC vyhlásilo výběrové řízení na některé posty šéfredaktorů jednotlivých časopisů (předpokládaná výše pracovního úvazku).

- Skautský svět (0,4 úvazku)
- Časopis pro vlčata a světlušky (0,4 úvazku)
- Časopis pro skauty a skautky (0,4 úvazku)
- Skauting (0,5 úvazku)
- Roverský kmen (DPP)

Výběrové řízení bude ukončeno do poloviny dubna 2009. Do srpna pak vybraní šéfredaktori sestaví svůj pracovní tým (dobrovolníků, spolupracovníků) a vytvoří ukázkové číslo časopisu, které bude určeno k širokému připomínkování. Do listopadu pak podle připomínek vytvoří finální nulté číslo časopisů a detailní projekt na další ročník časopisu.

Časový harmonogram projektu (výňatek)

kdy	co
březen - duben 2009	dokončení výběrové řízení na šéfredaktory časopisů
duben 2009	výběrová řízení na dodavatele služeb (tisk, sazba, ...)
duben - květen 2009	Příprava ukázkových čísel časopisů pro veřejné připomínkování
květen - srpen 2009	Další komunikace projektu v časopisech a na akcích
červen 2009	Publikace nultého e-čísla časopisu k veřejným připomínkám
červenec – září 2009	Sbírání připomínek k představeným ukázkám časopisů, výzkum
září 2009	Rozeslání časopisu Skautský svět a Skauting podle starého modelu
září 2009	Testovací čísla (netišťená)
září – listopad 2009	Příprava nultých čísel nových časopisů
listopad - prosinec 2009	Vydání a rozeslání prvního – nultého čísla všech nových časopisů
prosinec 2009	spuštění výběru časopisů v on-line registraci

Závěrem:

Úkolem „modré“ redakční rady bude sbírat (a nutit psát) příspěvky do časopisů pěti různých věkových skupin a včas je 5x ročně zasílat příslušným redakcím.



Dvanáct tun proti dvaceti tisícům

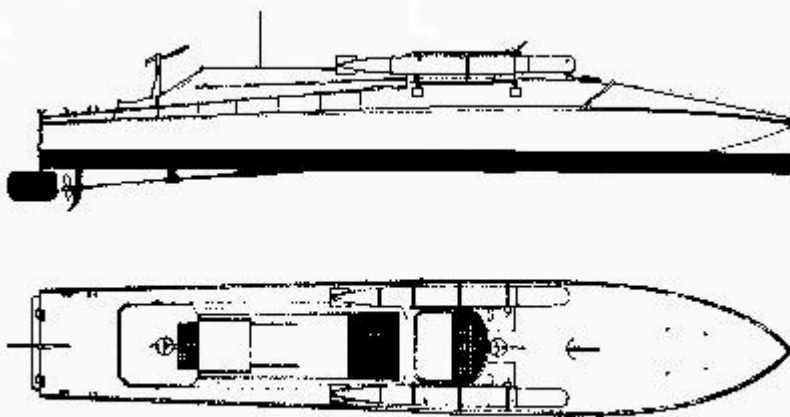
Věnováno držitelům tradic, zejména pak Efendimu

Když se podávaly návrhy na téma NAVIGAMU 2009, navrhoval jsem téma "C. und K. Kriegsmarine", což bylo válečné námořnictvo bývalé Rakousko-Uherské Monarchie. V jejím rámci sloužilo na válečných lodích Rakousko-Uherska dost a dost Čechů, kteří nám vyprávěli své zážitky a události, které prožili na těchto lodích. Viz. třeba vyprávěnky „Jaroslava Škáby – námořníka“, které jsem před Světovou válkou II poslouchával jako nováček tehdejší vodácké PĚTKY a některé uveřejnil i na stránkách KAPITÁNSKÉ POŠTY. A tak jsme spolu s dalšími navrhli jako námět NAVIGAMU 2009 něco z existence bývalého „Císařského a královského námořnictva“. No, návrh neprošel, myslím, že se o něm ani nehlasovalo a prošel návrh na „Sindibádovy plavby“ tedy něco, co v Čechách nemá ani tradici, ani to není moc rozšířeno. (AMATEURE, HLASOVALO SE, HLASOVALO, NA SRAZE K+K!!!)

Když jsem tehdy hledal ve vídeňských (ale i amerických) análech, našel jsem několik skutečných historek a jednu z nich vám budu dnes vyprávět.

Psal se červen roku 1918 a Jaderské moře bylo oné letní noci z 9. na 10. června klidné a jen nepatrné vlnky šplouchaly kolem boků dvou italských torpédovek 18 OS a 15 OS. Pro porozumění situace nutno poznamenat, že se blížil konec 1. světové války a Itálie byla tehdy spojencem Anglie, Francie, Spojených států a ostatních signatářů dohody proti Německu a Rakousko-Uhersku.

Tak tedy obě italské torpédovky měly zdolat vzdálenost 45 námořních mil a byly by to normálně dokázaly tak za necelé dvě hodiny. Ale toho dne jim to trvalo plně čtyři a půl hodiny, protože každá z nich táhla za sebou na ocelovém laně malý motorový člun, který byl v tehdejší italském námořnictvu označován zkratkou MAS. (Motoscafi anti sommergibili = motorové čluny proti ponorkám). Ono totiž italské námořnictvo hned na začátku války v roce 1915 utrpělo značné ztráty, které byly způsobeny rakouskými ponorkami a právě proto Italové začali stavět jmenované čluny MAS. Jenže tyhle čluny se v akcích proti



Motorový torpédový člun typu MAS

188

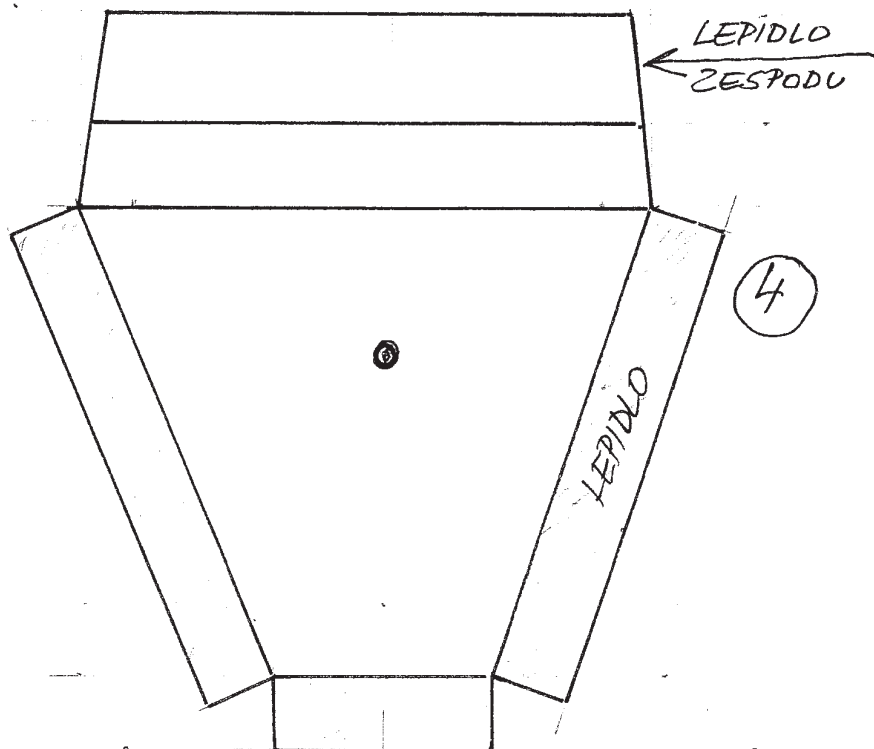
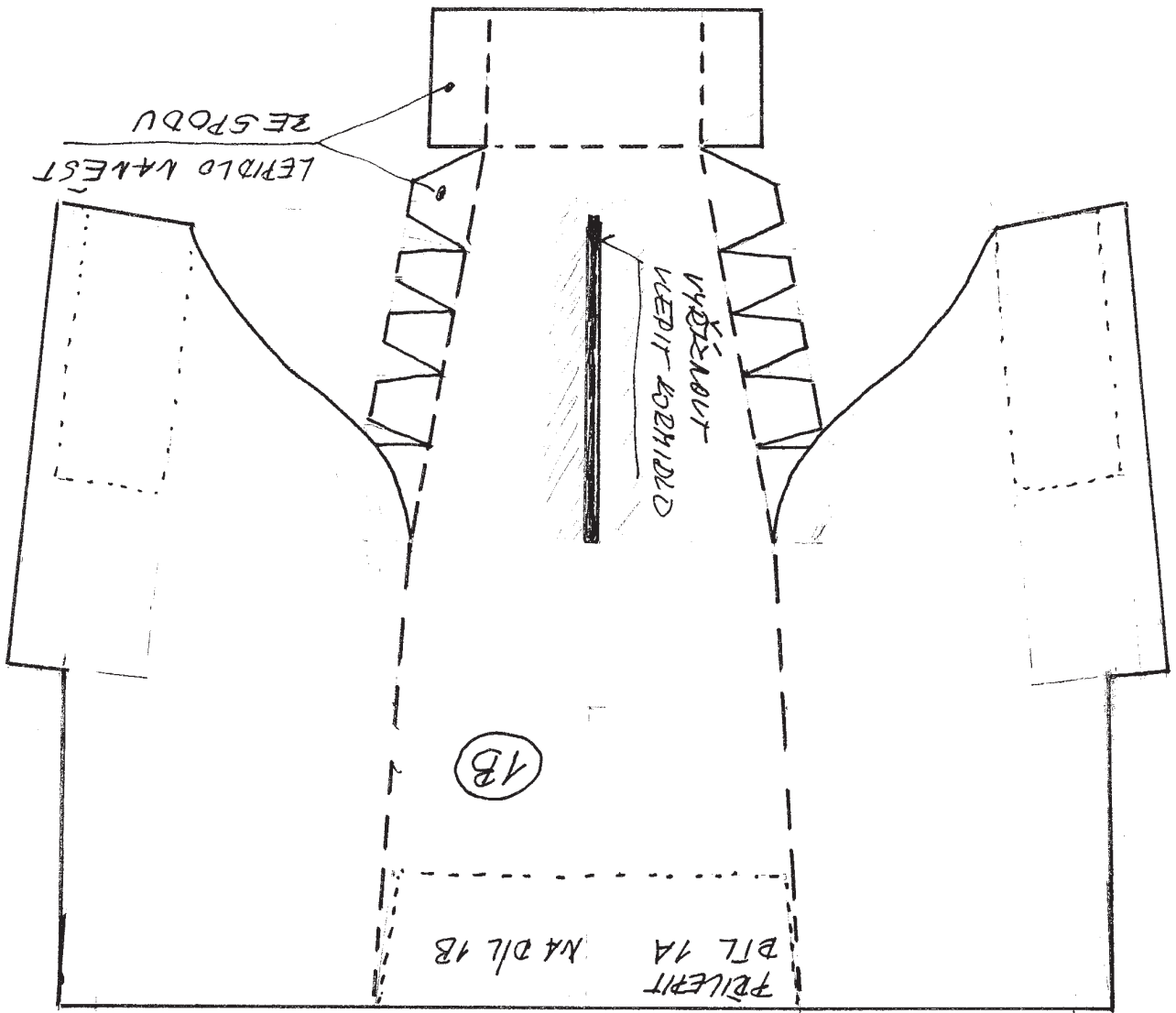
ponorkám neosvědčily, takže byly přestavěny a místo hlubinných bomb dostaly dvě torpéda ráže 450 mm. Čluny to byly na svou dobu velmi pěkné, polokluzáky se dvěma benzinovými motory 500 HP, které umožňovaly rychlost 24 až 26 uzlů. Tyhle benzinové motory dělaly pěkný hluk a tak protože hlavní taktikou mělo být překvapení nepřítele, tak čluny nesly ještě bezhlučné elektrické motory, které ale nedovedly vyvinout větší rychlost než asi 4 uzle. (což jest asi tak rychlost 7.36 km/hod.). Ale to nevadilo, hlavní bylo tiše a nepozorovatelně křížovat v pobřežních vodách nepřítele a u jeho přístavů a číhat na kořist.

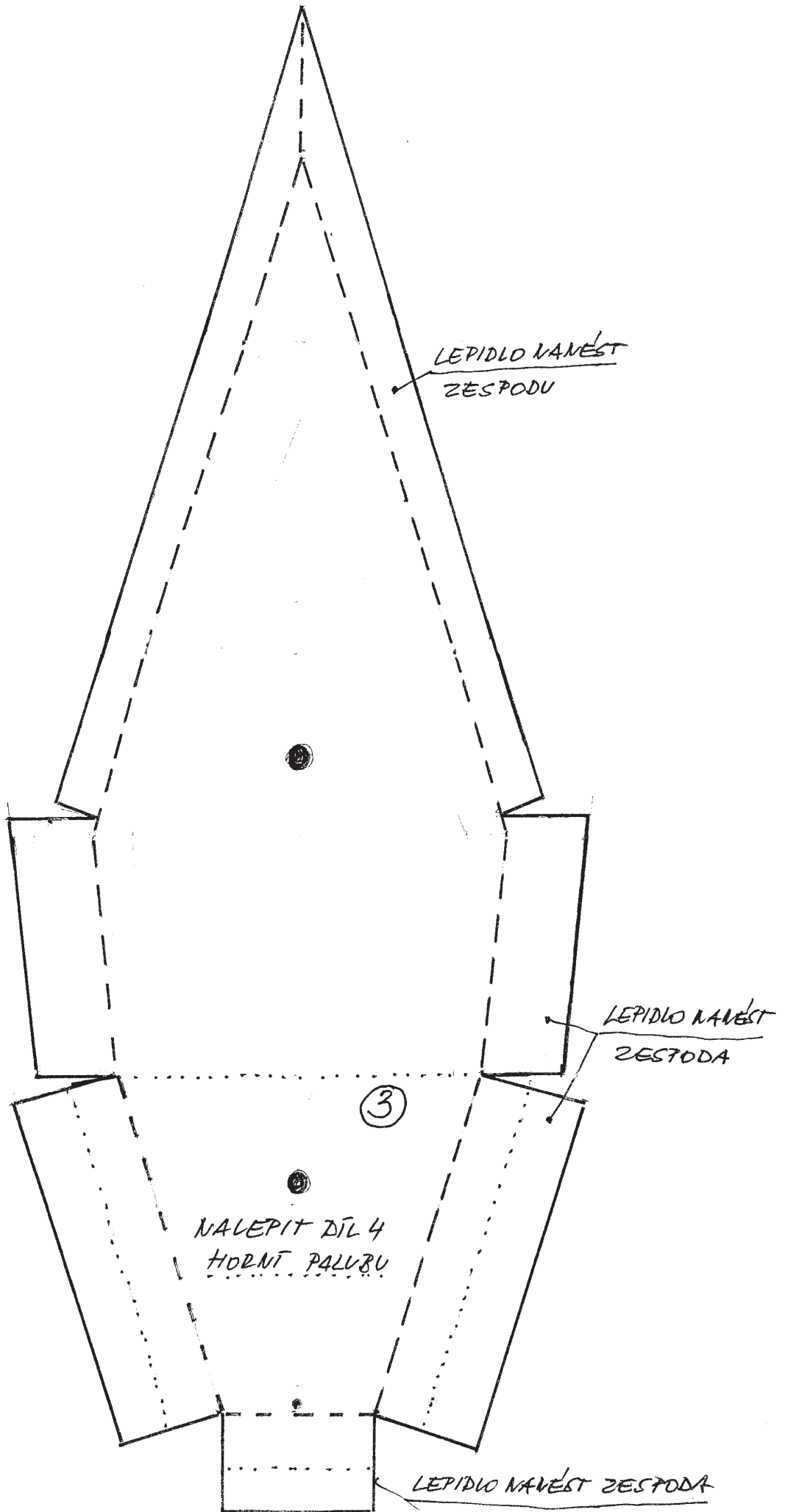
Tak tedy asi ve 21.30 hodin dorazilo jmenované souloží k dalmatskému ostrovu Premuda. Motorové čluny uvolnily vlečná lana, obě torpédovky obrátily zpět k italskému pobřeží a oba čluny MAS pokračovaly pomocí svých pomalu běžících motorů dále. První člun MAS – 15 řídil korvetní kapitán Luigi R i z z o, velitel tohoto dvoučlenného seskupení a v jeho kýlové vodě plul člun MAS – 21 s velitelem praporčíkem Giuseppe Aonzo. Po dvou hodinách plavby se oba čluny dostaly k ostrůvku Lutrošnjak a zastavily motory. Oba velitelé se dohodli, že budou tak dvě hodiny vyčkávat, zda se neobjeví nějaká rakouská loď, na kterou by mohli svými torpédy zaútočit a zničit ji. Asi tak ve 03.15 hodin oba čluny zamířili na jihozápad a chystaly se vrátit na souřadnice, kde je měly čekat torpédovky, vzít je opět do vleku a odtáhnout k Itálii. Jenže asi tak 03.20 hodin zpozoroval Rizzo na severozápadě hustý mrak kouře. Nemohly to být vlastní torpédovky, protože ty nemohly vypouštět tak mnoho kouře. Pak Rizza napadlo, že by to mohly být rakouské torpédovky, které někdo alarmoval a které nyní pluly plnou rychlostí, aby mu odřízly ústupovou cestu. Situace se stávala nebezpečnou, neboť oba čluny MAS se mohly brzy ocitnout mezi nepřítelem a dalmatským pobřežím. Rizzo se musel rychle rozhodnout, již začínalo svítat a kapitán Rizzo nemohl dlouho spoléhat na špatnou viditelnost a na nepatrné siluety svých člunů a tak velmi pomalou rychlostí (aby zabránil přílišnému hluku motorů) překřížoval cestu přední lodi nepřátelského svazu, která byla vzdálena ještě několik set metrů.

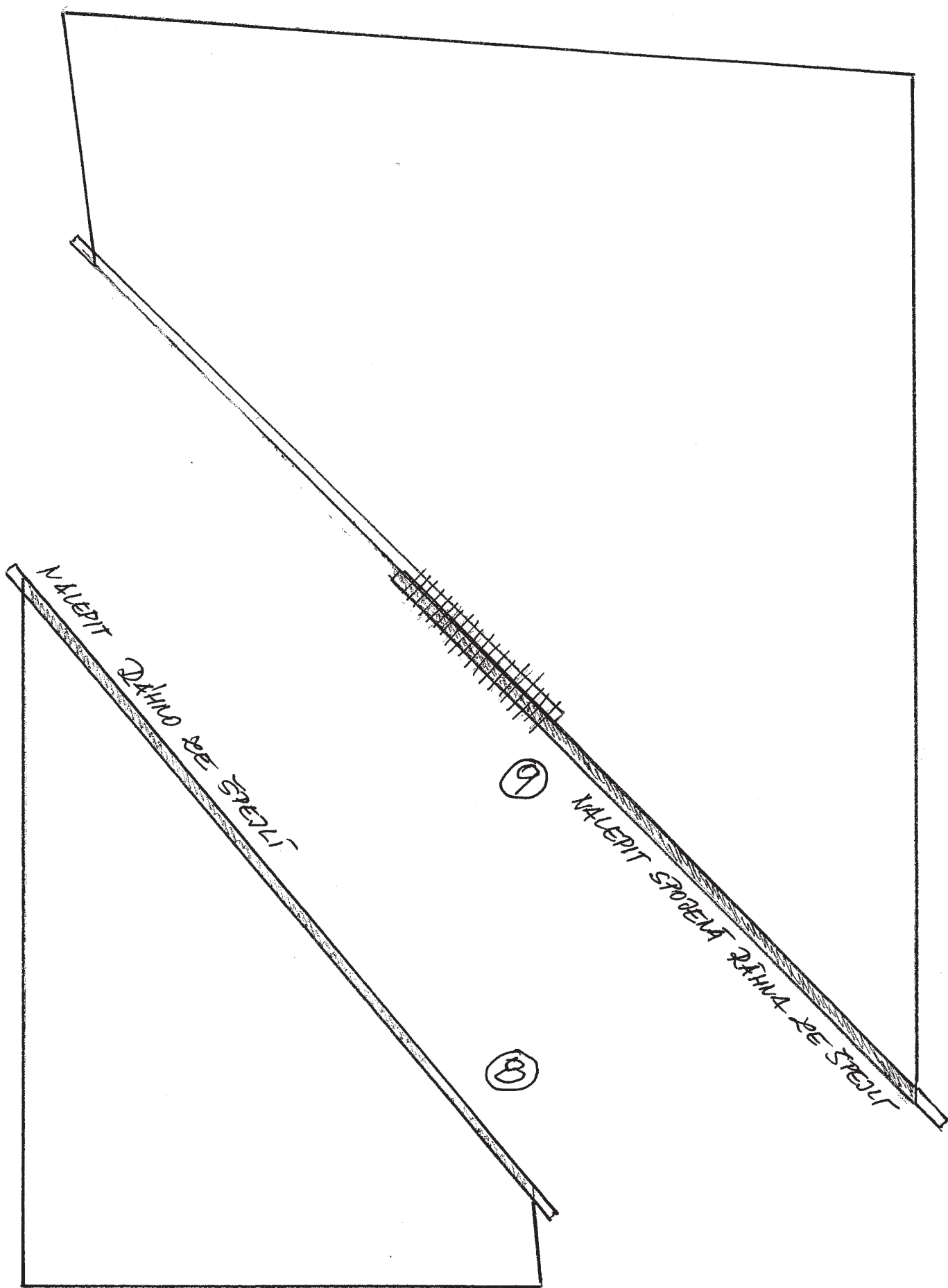
Kapitán Rizzo teprve v této vzrušující chvíli, v ranním svítání a v lehkém oparu nad hladinou moře rozeznal, že má před sebou šest až osm torpédovek, které chrání ve svém středu dvě velké lodě, z jejichž komínů se valí onen hustý kouř, který mu oznámil přítomnost nepřítele.

To byl ovšem objev, který vzrušil Rizza na nejvyšší míru. Jeho hlavou prolétla myšlenka: „ To snad ani není možné, dvě velké lodě se dvěma komíny... a čtyřmi dělovými věžemi! To jsou přece velké rakouské bitevní lodě, které nikdo











KOTORSKÉHO ZÁVODU

pořadatel: 7. přístav vodních skautů FLOTILA LIBEREC

termín: Sobota 16. května 2009 (časově od 8.00 do cca 15.00)

místo: Liberec, přehrada na Harcovském potoce, u klubovny Flotily

technické zajištění: 33. kmen roverů

vrchní rozhodčí: Šmudla - Ing. Pavel Langr (kapitán přístavu)

tajemník závodu: Vezír - Mgr. Vladimír Cvrček (hlavní kapitán VS)

druh závodu: veřejný pro skautské a další mládežnické organizace na zajištěných závodních pramících P650 a pramících vodních skautů P550

přihlášky: elektronicky do pátku 15. května do 20.00 (podrobnější informace budou zveřejněny na <http://www.flotila-liberec.cz> od 9. března 2009). Jinak v sobotu do 8.40.

startovné: členové Junáka: **85,- Kč/posádka**

ostatní **100,- Kč/posádka**

u posádek přihlášených do 15. května se smlouvuje startovné o 15,- Kč/posádka

stravování: z vlastních zásob; menší občerstvení formou sušenky a pití v cíli

ubytování: případné požadavky na ubytování budeme řešit osobně

kontaktujte nás emailem 33.kr@seznam.cz

bezpečnost posádek: startují 5-členné, každý bude mít vlastní pádlo, plovací vestu patřičné kvality s minimální nosností 6kg – polystyrénové a nafukovací vesty nebudou do závodu připuštěny, pravidla zajišťuje pořadatel!

ceny: nejlepší posádky každé kategorie obdrží ceny
každá posádka obdrží diplom s umístěním
každý účastník pamětní list

popis závodu: přerušovaná plavba na pramici k jednotlivým disciplinám
délka tratě během hlavního závodu je 2,9 km, nejmladší kategorie 1,8 km

disciplíny závodu: hod záchranným kruhem
stříelba ze vzduchovek
v polovině trasy výměna stran pádlující posádky
běh terénem

určování azimutu

disciplína s překvapením

změna disciplín vyhrazena - upřesnění proběhne na brífinku kormidelníků po slavnostním nástupu

info a kontakt: <http://www.flotila-liberec.cz> E-mail: 33.kr@seznam.cz

PŘIHLÁŠKA

Přístav:

Posádka:

kategorie: vlčata 1998 a mladší
žabičky 1998 a mladší
skauti 1994 a mladší
skautky 1994 a mladší
roveri 1986 - 1994
rangers 1986 - 1994
open neomezená

zaškrtněte vhodnou kategorii

Příjmení, Jméno

Přezdívka

Kormidelník

datum naroz. _____

Člen 1

datum naroz. _____

Člen 2

datum naroz. _____

Člen 3

datum naroz. _____

Člen 4

datum naroz. _____

podpis přihlašujícího:

Za správnost údajů v přihlášce, způsobilost a zdravotní stav závodníků zodpovídá vysílající organizace a ručí, že všichni přihlášení jsou dobrými plavci!



Flotila Liberec se zavazuje, že osobní data uvedená do přihlášek závodu nebudou poskytnuta třetí osobě

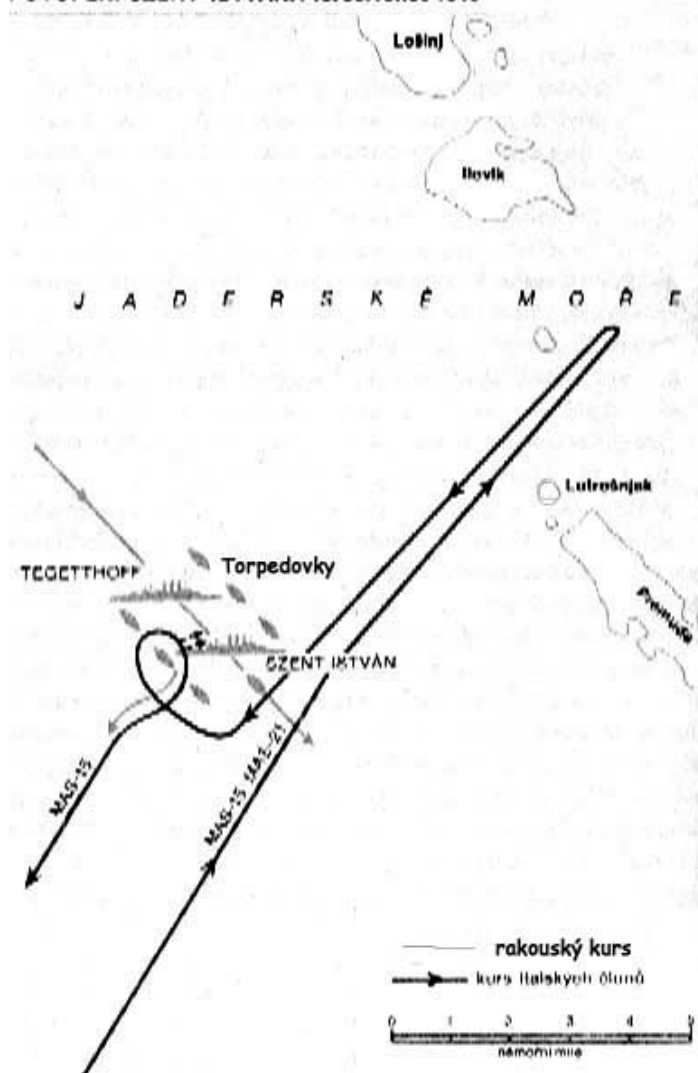
U kategorií „žabičky“ a „vlčata“ tvoří posádku 4 závodníci dané kategorie a kormidelník starší 18-ti let (jakéhokoliv pohlaví). U závodních posádek „skautky, skauti, rangers a roveri“ tvoří posádku 5 účastníků včetně kormidelníka příslušné kategorie. Do kategorie „OPEN“ je možné přihlásit koedukované posádky větším neomezené. Kategorie bude otevřena pouze v případě přihlášení alespoň tří posádek (výjimkou je kategorie „OPEN“!)

z nás od vypuknutí války na širém moři neviděl! Ty přece věčně kotví v Pule za devaterými sítěmi, překážkami a zátarasy. A teď plují přímo před mými torpédy! Tak teď klid, klid a rozvahu! Neukvapit se, taková příležitost se vyskytne jednou za celou životní a námořnickou kariéru. Hlavní je teď využít momentu překvapení a předčasně se neprozradit.“

Korvetní kapitán Rizzo plul se svým člunem pomalu dále, nejen kvůli hluku motorů, ale také, aby na sebe neupozornil příďovou vlnou. Rizzo se neodvážil dát světelný signál nebo zavolat na praporečika Aonzo, který plul těsně za ním, doufal, že praporečik budete vědět, co dělat.

A tak Rizzo využil oparu nad hladinou, obrátil se na pravobok a nechal podle svého pravoboku projet první torpédovku, pak druhou, zvýšil rychlost na 12 uzlů a prosmykl se mezi zádi druhé a přidí třetí torpédovky, které hlídaly obě bitevní lodi z pravoboku. Manévr se podařil, nikdo z posádek torpédovek nepostřehl v oné letní lehké mlze nízký obrys motorového člunu. Rizzo se tímhle riskantním manévrem přiblížil k cíli až na 400 metrů, ale aby zásah jeho torpédem byl jistý, bylo nutno se přiblížit ještě alespoň o sto metrů. I to kapitán Rizzo dokázal a dal své posádce rozkaz připravit se ke spuštění torpéd.

POTOPENÍ SZENT ISTVÁNA 10. července 1918



Zde je nutno ještě přičinit další technickou poznámku: Čluny MAS neměly torpédometry, ty byly pro 12 tunový člun příliš velké a těžké a tak torpéda ležela volně na obou stranách paluby. Po rozkazu k vypuštění torpéd musela posádka člunu MAS (na palubě člunu byl velitel a posádka čtyř mužů) spustit motor torpéda (motor na stlačený vzduch) nastavit hloubku a ručně shodit torpédo z paluby do vody. Velitel člunu musel v této chvíli vlastně mířit celým člunem na cíl a navíc spočítat kurs cíle, člunu, rychlost plavby a rychlost torpéda.

Tohle všechno korvetní kapitán Rizzo uměl a tak posádka spustila obě torpéda do vody a ta se okamžitě rozjela k cíli. Bez dechu sledovala celá posádka motorového člunu čáru bublin za běžícími torpédy a konstatovala, že torpéda přesně míří na cíl. Rizzo rychle otočil kormidlem, aby se dostal z nebezpečné blízkosti bitevní lodi. Když se ozvaly tlumené výbuchy stačil se ještě ohlédnout a vidět, že právě torpédo udeřilo do boku loď mezi oběma komíny a levé o něco blíže k zádi.

Jakmile se MAS – 15 zbavil obou těžkých torpéd mohl zvýšit rychlost na maximum a hnát se pryč. Teprve teď jej spatřila jedna z rakouských torpédovek (76 – T), pustila se za ním a současně na člun začala střílet z příďového děla ráže 66. Ale palba dělové obsluhy byla nepřesná a granáty daleko MAS přestřelovaly. A protože torpédovka sledovala člun v kýlové vodě nechal Rizzo shodit ze zádi dvě hlubínové bomby. Velitel 76 – T myslel, že je to mina a prudce otočil o 90° doprava. Současně ovšem Rizzo otočil se svým člunem o stejný úhel doleva a tím se obě lodě začaly od sebe rychle vzdalovat a za chvíli zmizely z dohledu.

Praporečik Aonzo na druhém člunu MAS – 21 poslal také své dvě torpéda proti druhé veliké lodi. Bohužel

se obě dvě torpéda z neznámých důvodů potopila asi 100 metrů od cíle. (Proč k tomu došlo, to archivní spisy neříkají). To už praporečik na nic nečekal a kursem na severovýchod se dostal co nejdále od nepřítele a pak se velkým obloukem vracel na jih k místu setkání s vlastními torpédovkami. Oba dva MAS čluny se pak samostatně po několika hodinách vrátili bez problémů na svou základnu.

Teprve za dva dny se korvetní kapitán Rizzo dozvěděl něco více o své oběti. Byla to rakousko-uherská bitevní loď SZENT ISTVÁN (Svatý Štěpán). Byla to jedna z posledních rakouských bitevních lodí a byla poslední ze čtyř sesterských lodí, z nichž tři byly už dávno ve službě, ale SZENT ISTVÁN nebyl dostavěn ani při vypuknutí války v červenci 1914. Ty tři sesterské lodě byly: VIRIBUS UNITIS, PRINZ EUGEN a TEGETTHOFF. Loď SZENT ISTVÁN nesla jméno uherského patrona a tak si při její stavbě Maďaři vymohli, aby její stavba byla zadána uherské loděnici v Rjece, (GANZ-DANUBIUS), aby totiž také tato loděnice utrhla něco z bohatého rozpočtu roku 1910, kdy říšská rakousko-uherská rada uvolnila na válečné loďstvo 312 miliónů rakouských korun.



Jenže loděnice GANZ neměla se stavbou tak velké lodě vůbec žádné zkušenosti a také dodávky uherského průmyslu značně vážly. Všestranná korupce již tehdy vládla v habsburské monarchii a tak zkorumpovaní majitelé jednotlivých firem hleděli spíše na své kapsy než na vlast. Dnes bychom řekli, že firmy řádně vytunelovaly, na stavbě se stále vyskytovaly nějaké nedostatky, bouralo se a přestavovalo. Nehotovou loď nakonec odtáhli do Puly, ale na rychlosti stavby se nic nezměnilo. Již byla vyrobena v plzeňské Škodovce i lodní děla ráže 305 mm, ale byla prozatímně předána pobřežním bateriím a vůbec různé součástky byly nejen rozkradeny, ale i předány jiným jednotkám. Teprve v listopadu 1915 byla na SZENT ISTVÁNU konečně vztýčena rakousko-uherská vlajka a loď vstoupila do služby.

Ale vraťme se k nahoře popisované události, a jak to všechno vzniklo. V červnu 1918 již monarchie praskala ve všech švech. Novým velitel rakouského-uherského loďstva byl jmenován kontraadmirál Miklós HORTHY z Nagybánya a ten se rozhodl podniknout výpad proti spojenecké blokádě Otrantského průlivu. Operace se měly zúčastnit bitevní lodě třídy TEGETTHOFF (tehdy se jim ale říkalo „dreadnoughty“) a tři řadové lodě třídy RADETZKY. Protože bitevní lodě kotvili v Pule, bylo je nutno přesunout na jih, do Kotoru. První vypluly dne 8. června VIRIBUS UNITIS, (vlajková loď Horthyho) a PRINZ EUGEN s doprovodem. Druhá část svazu SZENT ISTVÁN, TEGETTHOFF, torpédoborec VELEBIT a 6 torpédovek zvedla kotvy v podvečer 9. června. Odplutí se ale zdrželo díky rakouským nepořádkům a špatným lodním strojům SZENT ISTVÁNA, které se při vyšších rychlostech přehřívaly. A tak teprve hodinu po půlnoci mohl S. I. zvýšit rychlost, ale ztracený čas se už nedal dohonit. Všechno dohromady pak přivedlo bitevní loď S. I. před Rizzioho torpéda.

Ani na bitevních lodích, ani na torpédovkách nikdo italské čluny nezpozoroval a tak obě torpéda vyrvala velké otvory v boku lodě, která se rychle začala naplňovat vodou a během chvilky se S. I. naklonil o 10°. Záchraně čtyři se marně namáhaly vodu vypumpovat.

TEGETTHOFF mezitím odplul na bezpečnou vzdálenost a zahájil palbu z lehkých děl po domnělých periskopech, protože se velení domnívalo, že útok provedla ponorka. Oba prchající čluny MAS zpozorovaly jen obě torpédovky na pravé straně, které se za nimi pustily a teprve mnohem později ohlásily jejich přítomnost. To vše opět díky rakouskému šlendriánství!

SZENT ISTVÁN byl odsouzen k zániku, v 04.20 hodin povolal kapitán S. I. Heinrich Seitz Tegetthoffa, aby vzal S. I. do vleku, ale velitel Tegetthoffu se polekal jakéhosi vzdáleného výbuch a zbaběle uprchl.

Náklon S. I. se stále zvětšoval, ústí děl byla už pod vodou, na nakloněné palubě se už nikdo neudržel a námořníci klouzali do moře. Loď se pomalu otáčela podél vodorovné osy, komíny zmizely pod vodou a nad hladinu se začalo vynořovat dno lodě a kýl. V 06.12 minut zmizel SZENT ISTVÁN pod hladinou. Zahynulo 89 členů posádky, ostatní se zachránili na TEGETTHOFFU a na torpédovkách.

Loďstvo se vrátilo do Puly a tam nastalo vyšetřování příčin tak rychlého zániku nenovější bitevní lodi. Zjistilo se tolik nedostatků, nedodržení předepsaných parametrů, ledabylostí, podvodů a korupcí, že vyšetřovací komise nevěděly co dříve. Ale hlavně uherské úřady vyšetřování aféry záměrně protahovaly, až pak listopadový rozpad habsburské říše celou záležitost automaticky pohřbil.

Rizzův čin každopádně vstoupil do dějin námořních válek jako ojedinělý případ, kdy motorový torpédový člun - nejmenší námořní bojová jednotka - potopil moderní bitevní loď. Ani za druhé světové války se podobný případ na světových mořích nevyskytl.

V Itálii byl fregatní kapitán Luigi Rizzo po zásluze povýšen a vyznamenán a také oslavován jako muž, který smyl z italského loďstva hanbu prohrané bitvy u Visu v roce 1866.

Prameny:

Bagnasco, E. „I MAS e le motosiluranti italiani 1906-1966, Roma 1967“

Manfroni, G. „Storia della marina italiana durante la guerra mondiale 1915-1918. Bologna 1923“

Sokol H. H. „Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Wien-Zürich 1933“

Knihovna US Naval Akademie, Anapolis, USA.

POPRUH BÍLÝ (kurtu) o šířce 30 mm v poměrně značném množství jsem potkal na svých toulkách krajem Podkrkonoší.

Přestože oficiální šíře kurtového opasku je 33 mm, je i tento popruh na opasky ještě postačující, zvláště uvážíme-li neuvěřitelně nízkou cenu 10,00 Kč/1 m v porovnání s cenami jinde.

Zájemce prosím o zprávu na vezir@seznam.cz, abych věděl, zda a kolik toho mám přivést na ÚSK do Nového Města.

Vezír



K Navigamu Sindibádova loď dhau

Když se Portugalci pracně dostali do Indického oceánu, nestačili se divit. Nejen, že se zamorin – místní vládce Kalikatu mírně uškleboval chudinkým darům portugalského krále a jen orientální zdvořilost mu zabránila da Gamu rovnou vyhodit, nejen, že se tam našel člověk (židovský obchodník), který na Portugalce spustil jejich jazykem: „Co tu xakru děláte? Táhněte, odkud jste přišli!“

Ke všemu každá malá i velká plachetnice nesla podélné oplachtění, což křesťanští národové Středomoří považovali za svůj geniální vynález postrkující civilizaci, techniku a dopravu skokem kupředu. Toto oplachtění, dodnes zvané latinské, umožňuje dobrou a rychlou manévrovatelnost a k obsluze vyžaduje jen malý počet členů posádky. Portugalci zírali asi jako bychom zírali my, kdybychom někde mezi Dakarem a Timbuktu potkali Tuaregy na motorových čtyřkolkách postavených z palmových listů, kokosových vláken a sušené hlíny poháněných spolehlivým Wankelovým motorem.



trojstěžňových dhau je nejzajímavější oplachtění obrovskými latinskými plachtami na ráhnech vážících až jednu tunu.

Dhau se pilně stavějí i v dnešní době, nejvíce v loděnicích Kuvajtu, který je dnes největším přístavem plachetnic na světě.

Britský cestovatel a spisovatel Tim Severin se v listopadu 1980 vydal s 25 výzkumníky a arabskými plavci po stopách Sindibádových. Jeho dhau byla 27 m dlouhá a její desky byly spojeny celkem 640 kilometry vláken z kokosových ořechů. Výprava vyplula z Maskatu a po téměř roční plavbě se přes indický Kalikat, srílanskou Gallu a další zastávky dostala do čínského Kantonu.

Kdo na to má, může strávit dovolenou na dhau s některou cestovkou nebo alespoň na Nilu spatřit feluky.

Pravdou ovšem je, že toto oplachtění je v Indickém oceánu používáno od nepaměti na lodích bagala (obr. nahoře), sambuk (obr. dole), zaruk a bum, souhrnně zvané dhau (dhow). Odedávna brázdí vlny mezi Arábií, Afrikou a Indií, využívají pravidelných monzunových větrů, vanoucích v zimě od severovýchodu a v létě opačným směrem. V útrobach převážejí nejrůznější náklady a na palubě cestující. Malé typy slouží lovcům perel a rybářům, po kolonizaci severní Afriky Arabi vznikla typická loď tuniských rybářů a pirátů feluka.

Na jednostěžňových až



=V=



Zápis ze 6. zasedání (výjezdního) HKVS, které se konalo 13. 3. 2009 v Novém Městě nad Metují

Přítomni: *Vezír, Majda, Bimbo, naJa, Pavlík, Radek, Misha, Mates*

Omluveni: *Borůvka*

Termín dalšího jednání: 7.4.2009, 17:00, Liberec

1) Časopisy

- V rámci vydávání skautských časopisů bude mít Kapitánská pošta vyhrazeny 2-4 stránky v časopise „25+“ nebo pro činovníky. Totéž bude v časopisech pro jednotlivé věkové skupiny – pracovní název MO^D_KRÉ STRÁNKY
 - i. Projednat na ÚSK
 - ii. Vytvořit redakční radu (zástupce za každou věkovou skupinu)
- Zkusit modifikaci KP – styl nového systému – předložit už na sraze K+K
- KP – naJa našla dopis od Aky – příslib daru – naJa ověří, jak to s darem vypadá - KVS nemůže nadále ani zpětně od Tiskárny Ralsko očekávat finanční podporu na vydávání KP
- NaJa pověřena prošetřením závazků TDC vůči KVS za KP
- HKVS nesouhlasí s poznámkou na webu týkající se zveřejňování Kapitánské pošty. Naopak potvrzuje svůj zájem o elektronické zveřejňování aktuálních čísel – provádí Majda

2) Navigamus 2009

- viz. *mail Myšák*
- technický materiál z ObRoku – Radek už se domlouvá
- odznáčky – Mishovi předán kontakt na Mišíka, výsledek jednání přednese na sraze K+K
- výstava 100 let skautingu – Radek probere s organizačním týmem
- Veget film – předán kontakt Mischovi, výsledek jednání přednese na sraze K+K
- radio Navigamus**
 - jednání s Pájou probíhá, vše zařízeno, část věcí se použije s ObRoku
- smlouvy**
 - oznamovací – na povodí Labe o konání akce
 - stravování - strava se bude vydávat v místní (přímo v areálu) restauraci. Hlavní jídlo bude vydáváno ve dvou vlnách a to do plastového nádobí (Odpad bude tříděn. Ke konzumaci stravy bude k dispozici velkoprostorový stan stoly s lavicemi (vedle výdejny stravy). Snídaně a oběd (balíček) bude vydáván ráno do přepravek (každá přepravka označena oddílem a počtem jídel). Ráno bude k dispozici teplý nápoj, během dne pitný režim zajištěn. Smlouva bude a bude pod naší hlavičkou.
 - pronájem campu – je zajištěn. Smlouva bude a bude pod naší hlavičkou.
- SOS**
 - jednání probíhá, konečný výsledek zatím není
 - počet osob – 24
 - dohodnuto krytí nákladů =30.000,- Kč
- SZT**
 - dohodnuto krytí nákladů =13.000,- Kč
 - k dispozici žádají jednu chatku



- počet lidí ještě bude upřesněn
- **PTP**
- V tuto chvíli přihlášeno cca 10, potřebujeme ještě cca 10 osob; podmínkou je být k dispozici od středy ráno do neděle večer
- **přihlášení ze zahraničí**
- Slováci, Poláci – celkem cca 100-120 lidí
- **propagace**
- na sraze K+K předloží Misha vyzorované propagační materiály – tričko, hrnky, nášivky, tužky a jejich kalkulaci..
- veškeré propagační tiskoviny a další předměty budou před hromadným uveřejněním předloženy HKVS (Majdě) ke schválení
- Misha kontaktuje Vegeta ohledně natáčení Navigamu pro interní potřebu VS a vydání CD, jako tomu je již tradičně, kontakt na Vegeta předala Majda
- Misha zjistí, jaké jsou možnosti získání látky na šátky z lokální fabriky a šňůrek ze Stuhu – o stavu jednání bude informovat na sraze K+K
- Je třeba dopředu vědět hrubý odhad „VIP“ hostů, propagační „desky“ připraví Majda
- Majda je ochotna převzít si provádění VIP hostů po areálu, žádá ještě dvě osoby z týmu PTP, pokud možno se znalostí AJ
- **vlajky a plachty s označením Navigamu**
- vlajky nutno mít: Česká státní vlajka a vlajka Navigamu – rozměr 80 x 120 cm, ostatní vlajky (tj. ostatní státy a vlajka KVS) – rozměr 60 x 90 cm
- plachta s nápisem Navigamus a cedule – Majda dotaz na Aku – vše vyřešeno, Aka zajistí renovaci, přiveze je Majda
- program
- součástí programu bude i turnaj ve skautské karetní hře Sacculus - nutno upozornit účastníky, aby si dovezli s sebou

3) sraz K+K

- hlášenka odeslána a přijata kanceláří
- Bimbo doplní časový harmonogram, Majda zařídí pověsit na web
- Návrh programu:
 - Pátek
 - časopisy, mokré-modré stránky, - informace o nových časopisech
 - KP – do konce roku 2009 redakční rada – 4 stránky V+S, S+S, R+R metodiky
 - WEB HKVS, jednání HKVS se štábem NAVIGAMUS
 - Sobota
 - Dopoledne 1. blok
 - Doplňky ke stezkám, experimentální stezky*
 - Nováček*
 - Vlčata a žabičky – vodní stezky metodika a použití (vzdělávací blok)*
 - Dopoledne 2. blok
 - Vzdělávání – dospělí, vůdcovská a kapitánská zkouška
 - NA, LŠVS, Tábory 2009
 - Odpoledne 1. blok
 - Výjezd na Rozkoš – autokemp – příprava celostátní akce Navigamus (vzdělávací blok)*
 - Odpoledne 2. blok
 - Program Navigamus
 - Stav příprav – přihlášek, peněz, připravených akcí
 - Večer



Komise, pracovní skupiny, plavby – příprava programu N2009, jednání komisi
HKVS – výchovné, závody, hospodaření
Neděle
Dopoledne 1. blok
Zpráva – info z NJ, VR – Vezír, (hlavně časopisy)
zprávy z komisí a přípravy programu N2009
Dopoledne 2. blok
Oslavy 100 let vodního skautingu
EUROSEA 2010
Tři jezy
Kapitánská vrba
Změna bloků možná podle přítomnosti a počasí

4) Program, výchova, vzdělávání

- pokračuje příprava vodáckých doplňků dle stanoveného harmonogramu, probíhá zpracovávání symbolického rámce stezky vlčat a žabiček a technická příprava podoby doplňků skautů a skautek
- hledají se testovací oddíly – výzva půjde znovu do KP, na web a komodorům
- hledají se zájemci do pracovních skupin pro nový program R+R, předškoláků a pro nové odborky
- Pavlík naváže kontakt se šéfem Odboru pro vzdělávání činovníků ohledně novely ŘVČČJ, budoucí podoby vůdcovské zkoušky a důsledkům této změny na kapitánskou zkoušku
- Vezír zašle Pavlíkovi seznam nositelů Stříbrného bobra; bude vytvořen soupis s podrobnějšími údaji o nositelích

5) Hospodaření

- HKVS schválil hospodaření za rok 2008 a provedl kontrolu materiálu a zásob
- naJa předala hlavnímu kapitánovi dokumenty a razítka související s hospodařením, o předání byl vytvořen Předávací protokol č. 1/2009
- KVS oznamuje změnu používaných razítek (kulatého i hranatého s IČO)

hlavní kapitán s hospodářkou jsou pověřeni oznámit změnu o používání razítek na Finanční úřad a do banky

6) odprodej Severky

- Smlouva na odprodej Severky podepsána HK, Bimbo zašle do Ostravy k podpisu a po vrácení podepsané bude vystavena faktura na 1. splátku

7) nový web HKVS

- Qrkovi nedošel žádný návrh, HKVS byl předložen pouze jeden (Qrkův) návrh, předveden bude i na sraze K+K

Zapsala: Majda

Doplnili: přítomní členové HKVS a týmu Navigamus

Schválil: Vezír



Nezaplacené zvláštní příspěvky na činnost KVS za roky 2005 - 2008 (k 31.12.2008)

Dle usnesení Ústředního srazu kapitánů Hlavní kapitánát VS touto cestou zveřejňuje seznam jednotek neplatících zvláštní příspěvky dle Vyhlášky HKVS č. 2/2005 v platném znění a **vyzývá uvedené jednotky, aby se písemnou formou** (poštou na adresu KVS nebo e-mailem) **vyjádřily k důvodu, proč příspěvky neplatí, a dalšímu úmyslu příspěvky zaplatit či nikoliv**. Za písemně vyjádření je považováno i odeslání dlužné částky na běžný účet Kapitanátu vodních skautů.

V tabulce jsou uvedeny dílčí poplatky za jednotlivé roky (včetně uvedeného počtu registrovaných členů a oddílů vodních skautů dle příslušné registrace) a celkový součet za uvedené roky. Dlužnou částku je třeba uhradit na účet KVS č. **666 55 333 / 5500** pod variabilním symbolem uvedeným v tabulce. V případě, že se jedná o dlužnou částku za více let, je možno ji uhradit jednou platbou s variabilním symbolem 90xxxxxy, kde xxxxy je číselný kód označující číslo okresu a přístavu (střediska) uvedeny v prvním sloupci tabulky.

xxx.yy	Číslo jednotky	Město	Rok 2008			Rok 2007			Rok 2006			Rok 2005			CELKEM
			Pohledávka za přístavem	Reg. členů	Reg. oddílů	Pohledávka za přístavem	Reg. členů	Reg. oddílů	Pohledávka za přístavem	Reg. členů	Reg. oddílů	Pohledávka za přístavem	Reg. členů	Reg. oddílů	
			č.ú.: 666 55 333 / 5500 Variabilní symbol: 98xxxxxy			č.ú.: 666 55 333 / 5500 Variabilní symbol: 97xxxxxy			č.ú.: 666 55 333 / 5500 Variabilní symbol: 96xxxxxy			č.ú.: 666 55 333 / 5500 Variabilní symbol: 95xxxxxy			Variabilní symbol: 90xxxxxy
111.05	Praha 1		740 Kč	74	4	700 Kč	70	4	730 Kč	73	4	800 Kč	80	4	2 970 Kč
112.02	Praha 2		230 Kč	23	2	210 Kč	21	2	140 Kč	14	1	180 Kč	18	1	760 Kč
112.99	Praha 2		240 Kč	24	1	140 Kč	14	1	140 Kč	14	1	150 Kč	15	1	670 Kč
113.04	Praha 3		630 Kč	63	3	530 Kč	53	3	610 Kč	61	4				1 770 Kč
116.06	Praha 6		100 Kč	10	1	120 Kč	12	1	140 Kč	14	1	120 Kč	12	1	480 Kč
116.22	Praha 6		900 Kč	90	4										900 Kč
116.74	Kralupy nad Vltavou														
118.25	Praha 8														
212.09	Beroun		220 Kč	22	2										220 Kč
214.02	Kolín		350 Kč	35	3										350 Kč
217.02	Mladá Boleslav		380 Kč	38	1	360 Kč	36	1							740 Kč
217.10	Mladá Boleslav		210 Kč	21	2	320 Kč	32	2	310 Kč	31	2	280 Kč	28	2	1 120 Kč
218.02	Nymburk		470 Kč	47	2										470 Kč
219.12	Brandýs nad Labem		430 Kč	43	2										430 Kč
21A.02	Revnice		190 Kč	19	1	180 Kč	18	1							370 Kč
21B.01	Chraštice		70 Kč	7	1										70 Kč
311.04	České Budějovice		1 000 Kč	100	2	1 290 Kč	129	3							2 290 Kč
313.02	Třeboň		230 Kč	23	2										230 Kč
313.03	Dačice		180 Kč	18	3	240 Kč	24	2	300 Kč	30	2	470 Kč	47	3	1 190 Kč
314.01	Písek		330 Kč	33	1	380 Kč	38	1							710 Kč
317.01	Tábor		250 Kč	25	1										250 Kč
317.09	Planá nad Lužnicí		140 Kč	14	1										140 Kč
317.14	Veselí nad Lužnicí		430 Kč	43	4	510 Kč	51	4	670 Kč	67	4	630 Kč	63	4	2 240 Kč
514.11	Jilemnice		270 Kč	27	2										270 Kč
521.01	Třebechovice pod Orebem														
523.10	Nové Město nad Metují		680 Kč	68	2	720 Kč	72	2							1 400 Kč
525.02	Dvůr Králové nad Labem		150 Kč	15	1	130 Kč	13	1							280 Kč
526.02	Hradec Králové														
534.03	Česká Třebová		210 Kč	21	1										210 Kč
534.14	Vysoké Mýto		520 Kč	52	3										520 Kč
611.01	Havlíčkův Brod		170 Kč	17	1										170 Kč
611.05	Přibyslav		480 Kč	48	2	490 Kč	49	2	430 Kč	43	2	320 Kč	32	2	1 720 Kč
611.07	Světlá		30 Kč	3	1	80 Kč	8	1							110 Kč
615.01	Žďár nad Sázavou		610 Kč	61	4	640 Kč	64	4							1 250 Kč
615.04	Žďár nad Sázavou					710 Kč	71	4							710 Kč
622.24	Brno-Jundrov		230 Kč	23	1	180 Kč	18	1							410 Kč
626.01	Vyškov		230 Kč	23	1	210 Kč	21	1							440 Kč
627.02	Znojmo		250 Kč	25	1	240 Kč	24	1							490 Kč
711.15	Jeseník, Bruntál														
711.17	Bruntál		70 Kč	7	1	70 Kč	7	1							140 Kč
713.02	Prostějov		210 Kč	21	1	150 Kč	15	1							360 Kč
713.05	Prostějov					80 Kč	8	1	80 Kč	8	1	80 Kč	8	1	240 Kč
721.01	Přerov														
722.01	Uherské Hradiště		540 Kč	54	1	520 Kč	52	1	100 Kč	10	1	520 Kč	52	1	2 090 Kč
723.05	Ostrava-Poruba					320 Kč	32	3	300 Kč	30	3	350 Kč	35	3	970 Kč
723.08	Ostrava Poruba		510 Kč	51	4	510 Kč	51	4	410 Kč	41	3	390 Kč	39	3	1 820 Kč
724.11	Hranice		100 Kč	10	1	90 Kč	9	1	80 Kč	8	1	90 Kč	9	1	360 Kč
813.01	Karviná		130 Kč	13	1	140 Kč	14	1	150 Kč	15	1	180 Kč	18	1	600 Kč
813.02	Havířov		650 Kč	65	2	560 Kč	56	2	340 Kč	34	2	440 Kč	44	2	1 990 Kč
813.08	Český Těšín		410 Kč	41	2	400 Kč	40	2	220 Kč	22	1				1 030 Kč
815.05	Štítina - Nové Sedlice		250 Kč	25	1	410 Kč	41	1							660 Kč
CELKEM			14 420 Kč			11 630 Kč			5 660 Kč			5 000 Kč			36 710 Kč

Kapitánská pošta 2008/2009

Informační zpravodaj vodních skautů a skautek. Vydává HKVS vlastním nákladem jen pro vnitřní potřebu.

Příspěvky zasílejte na adresu:

- Ing. Zdeněk Hájek, Štěpánská 16, 110 00 Praha 1 (diskety s texty + čitelné papírové předlohy, obrázky).
- M. Babóová, e-mail: mabab@seznam.cz, kapitanskaposta@seznam.cz: texty - *.TXT, *.RTF; obrázky - *.JPG, *.TIFF, *.CDR (v křivkách), *.GIF

Sazba: Markéta Babóová

Tisk: Tiskárna Ralsko, s. r. o., Mimoň, Malá ul. 168/III, PSČ 471 24, tel./zázn.: 487 862 704.

Evidováno u Ministerstva kultury ČR pod číslem: MK ČR E 16100.