

Lenka Krátká

DOMOVSKÝ PŘÍSTAV PRAHA

Československá námořní plavba
v letech 1948 až 1989

ORÁLNÍ HISTORIE A SOUDOBÉ DĚJINY

KAROLINUM



Domovský přístav Praha

Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989

Lenka Krátká

Recenzenti:

prof. PhDr. Bohumil Jiroušek, Dr.

prof. PaedDr. et Mgr. Miroslav Vaněk, Ph.D.

Podpořeno Grantovou agenturou České republiky, projekt
číslo 15-08130S – „Malé“ a „velké“ dějiny českého/československého
cestování a cestovního ruchu, 1945–1989.

Vydala Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

Redakce Lucie Zikmundová

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2016

Text © Lenka Krátká, 2016

Cover photo © Stanislav Tereba, 2016

ISBN 978-80-246-3464-7

ISBN 978-80-246-3501-9 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum 2017

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

OBSAH

Těžko by bylo člověku samotnému... v životě i v tvorbě	9
Úvod: československá námořní plavba jako předmět historického bádání	11
Etapy rozvoje československé námořní plavby v letech 1948–1989	18
Obraz námořní plavby v dokumentech, v literatuře a v síti internet	22
Československá námořní plavba mezi světovými válkami	27
První námořní loď plující pod československou vlajkou	30
Námořní loď Republika a „její“ politický úkol (1948–1953)	36
Potíže Čínské lidové republiky se zajišťováním námořní přepravy	40
Loď Republika – „zesiluje se obchodní flota SSSR a lidově demokratických států“	45
Tajný protokol o spolupráci s Čínskou lidovou republikou	54
Nabídka partnerství v čínsko-polském lodním jednání	55
Investice Čínské lidové republiky: loď Julius Fučík, Lidice, Dukla a Mír (1954–1958)	57
Československo začíná budovat vlastní obchodní loďstvo (1959–1964)	72
Založení podniku Československá námořní plavba	75
Organizace Československé námořní plavby	79

Čínské investice do nákupu námořních lodí po založení Československé námořní plavby	80
Pasažérské lodě pro čínské imigranty	83
Budování československé obchodní floty	85

Ukončení spolupráce s ČLR a následný rozvoj československé floty (1965–1970)	90
„Bojíte se toho, že by se USA na vás zlobily“ (první vážné problémy ve spolupráci s ČLR)	92
Akční program Československé námořní plavby	96
Rozvoj československé floty ve druhé polovině 60. let	100
Události roku 1968 a jejich otisk v životech některých námořníků	108
Hlavní charakteristiky procesu tzv. normalizace v ČNP	111

Období, kdy bylo dosaženo rekordního zisku (1971–1976)	115
Změny v hospodaření podniku na počátku tzv. normalizace	115
Přeprava speciálních nákladů	121
Obchodování na černém trhu – případ „šátečkové aféry“	127
Československá námořní plavba jako objekt zájmu Státní bezpečnosti	130

Rozsáhlé využívání lodí pro československý zahraniční obchod (1977–1983)	138
---	-----

Období prvních „podnikatelských“ aktivit v námořní dopravě (1984–1989)	155
Druhá polovina 80. let – Československá námořní plavba pomalu překonává krizové období	157
COSSHIP (společný československo-čínský podnik pro námořní dopravu)	163
Bareboat charter (pronájem lodí bez posádky)	167

Provoz československé/české floty v tržním prostředí (1990–1998)	172
--	-----

„Mám odslouženo 21 let, 7 měsíců, 13 dní. Kdybych mohl, hned bych se vrátil...“ (o životě a práci námořníků)	183
„Práce na lodi je zkrátka jiná“ (o profesích a lodní hierarchii)	186
„Člověk se musel rozhodnout“ (o působení komunistické strany na námořních lodích)	199

„Byl jsem zvědavý, jestli je moře slané“ (o cestování a emigraci)	204
„Trochu si přilepšit“ (o platech a šmelině)	208
„Manželka s ním obeplula zeměkouli“ (o cestování s rodinou)	214
„Nikdy se nezbláznila, vždycky to vydržela“ (o rodinném životě námořníka)	219
„To byla moje láska v Kanadě“ (o milenkách)	222
„Já jsem na té lodi byl v kuse dva roky“ (o životě na lodi)	224
Československá námořní plavba v letech 1948–1989 (závěrečné shrnutí)	230
Přílohy	239
Příloha č. 1 – Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období	239
Příloha č. 2 – Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1998	241
Příloha č. 3 – Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960)	246
Příloha č. 4 – Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970)	248
Příloha č. 5 – Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980)	251
Příloha č. 6 – Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990)	253
Příloha č. 7 – Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let	255
Příloha č. 8 – Možné vojenské využití československé obchodní floty	257
Příloha č. 9 – Aktivita ČNP v oblasti pasažérské přepravy	260
Příloha č. 10 – Nebezpečí jako součást každodenního života námořníků	263
Příloha č. 11 – Rovníkový křest	272
Vysvětlivky a zkratky	281
Bibliografie a použité prameny	286
Home Port Prague – Czechoslovak Ocean Shipping, 1948–1989: Résumé	313
Puerto principal Praga – Marina mercante checoslovaca, 1948–1989: Resumen	316
Seznam fotografií	319
Rejstřík	322

TĚŽKO BY BYLO ČLOVĚKU SAMOTNÉMU... V ŽIVOTĚ I V TVORBĚ

Není zcela běžné, aby Čech, Moravák či Slezan pracoval jako námořník. Země bez přímého přístupu k moři nemá ani přirozené podmínky, ani tradici, aby tento dopravní obor rozvíjela. Přesto byla v bývalém Československu po druhé světové válce námořní plavba budována. Proč k tomu došlo, jak československá námořní plavba fungovala a s jakými úspěchy či problémy se potýkala, to vše popisuje tato kniha. Nevznikla by bez podpory mých blízkých i mých spolupracovníků z Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i. Důležitou postavou, které patří můj dík, je profesor Miroslav Vaněk – bez jeho pochopení pro téma, bez jeho víry v konečný úspěch knihy bych práci dokončovala jen s velkými obtížemi. Již téměř nerozlučně jsou mé texty o námořní plavbě spojeny s laskavými a věcnými komentáři kolegy Pavla Mückeho, který mě na cestě poznávání československého obchodního loďstva provází od okamžiku, kdy jsem se poprvé rozhodla, že budu psát o námořnících. Nelze opomenout ani Jiřího Hlaváčka, který byl ochoten vyslechnout mé stesky, že mi psaní nejde tak, jak jsem očekávala. Pro vznik knihy byla samozřejmě důležitá také podpora finanční, zde konkrétně ze zdrojů Grantové agentury České republiky, projektu číslo 15-08130S – „Malé“ a „velké“ dějiny českého/československého cestování a cestovního ruchu, 1945–1989.

Kniha vychází především z archivních pramenů, z nichž většina dosud nebyla publikována. Jsem proto velmi vděčná Bohumíru Bromovi, bývalému zaměstnanci Národního archivu, že mi umožnil přístup k relevantním dokumentům, že v depozitáři dýchal prach nejen kvůli své práci, ale i kvůli mému bádání. Za vstřícné přijetí a pomoc děkuji pracovnícům Archivu Ministerstva zahraničních věcí. Poděkování patří i pracovníkům Archivu Národního technického muzea, kteří mě jednoho letního dne vzali „na výlet“ do depozitářů v Čelákovících.

Když jsem si pak nebyla zcela jistá, jak se všemi informacemi naložit, vždy mě v rámci konzultací a odborných diskusí dokázal inspirovat a nasměrovat profesor Eduard Kubů z Ústavu hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy.

Jsem velmi vděčná, že jsem knihu mohla doplnit reflexí vzpomínek bývalých námořníků. Sedmnáct mužů, kteří svůj život spojili s prací na moři, si pro mě našlo čas, aby mi vyprávěli o svých životech, o moři a o lodích. Všichni mi neocenitelným způsobem pomohli, aby publikace o historii československé námořní plavby získala „lidský“ rozměr a nezůstala jen nudným výčtem faktů a čísel. Tři z nich si bohužel toto poděkování ani knihu již nepřečtou.

Díky, které se jen obtížně vyjadřují slovy, patří mým nejbližším. V jejich vzpomínkách na dobu, kdy jsem psala tuto knihu, nebudou chybět stohy papírů, knih a dalších materiálů, které na dlouhý čas zmenšily naši obytnou plochu. Kniha „žila s námi“ a oni to snášeli s nadhledem i humorem. Mezi všemi výše jmenovanými jednotlivci i institucemi, kteří mi s prací pomohli, manželovi Jiřímu a dceři Terezce patří místo nejvýznamnější.

ÚVOD: ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA JAKO PŘEDMĚT HISTORICKÉHO BÁDÁNÍ

Slovní spojení československá námořní plavba uvedené v názvu knihy je nevyhnutelně spojeno s otázkou, proč se jednotlivci v meziválečném období a státem vlastněné podniky po druhé světové válce, respektive po roce 1948, věnovali podnikání, pro něž Československo nemělo přirozeně příznivé podmínky. V průběhu 78 let, ohraničených nákupem první československé lodi Legie v roce 1920 a prodejem poslední české lodi Jan Želivský v roce 1998, se odpověď na otázku *proč* (provozovat námořní plavbu) měnila v závislosti na tom, k jakým účelům byly námořní lodě využívány. K největšímu rozvoji československého obchodního loďstva pak došlo v éře postátněné centrálně řízené ekonomiky let 1948 až 1989. Proč právě po roce 1948 bylo toto – pro Československo velmi specifické – dopravní odvětví rozvíjeno? A kdo měl z takového podnikání prospěch?

Tyto jednoduché otázky neimplikují jednoduché odpovědi. Jde o to, že v prostředí, kde ekonomika není řízena tržními principy, ale centrálně dirigistickým plánem, podniky nefungují (výlučně) podle zásady dosahování co nejvyššího zisku (ideálně s co nejnižšími náklady), ale zajišťují, respektive mohou zajišťovat, i úkoly, které vycházejí z potřeb státu, jeho politických či jiných zájmů, v krajním případě bez ohledu na ekonomickou rentabilitu takových činností. Badatelský přístup k subjektům, jež svou činnost realizovaly v podmínkách centrálně plánované ekonomiky, proto musí sledovat nejen motivy ekonomické, ale i politické, vojenské, státobezpečnostní, případně propagandistické, které mohou být s činností daného podniku spjaty. Takový pohled na historii československé námořní plavby¹ dosud chybí, přestože je dnes k dispozici nemalé množství publikací, jež

1 V následujícím textu spojení slov „československá námořní plavba“ odkazuje

existenci tohoto specifického dopravního odvětví určitým způsobem prezentují.

Základní obraz o československém obchodním loďstvu lze najít v širších přehledových pracích z oblasti hospodářských dějin.² Podrobnější informace o velikosti floty³, o nákupech a prodejkách lodí, o jejich využívání nabízí knihy Radka Nováka.⁴ Jedná se o základní přehled, jelikož tyto publikace se primárně zaměřují na problematiku námořní dopravy obecně, jsou určeny především odborné veřejnosti, podnikatelům v námořní přepravě, případně studentům dopravních oborů či ekonomiky a managementu.⁵

Zatím asi nejrozsáhlejší prací k tématu je knížka Zdeňka Bastla, vydaná v roce 2009 u příležitosti 50. výročí založení podniku Československá námořní plavba (ČNP).⁶ Autor, bývalý ekonomický náměstek ČNP, zde shrnul podstatné informace o československé/české flotě

k obchodnímu loďstvu obecně; „Československá námořní plavba“ pak označuje podnik specializující se na námořní přepravu, založený v roce 1959.

- 2 Viz například Ivan Jakubec – Marcela Efmertová – Pavel Szobi – Jan Štemberk: *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848–1992*. Praha, Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomica 2008, s. 243. Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*. Praha, Doplněk 2009, s. 504, 804.
- 3 Podle oxfordského výkladového slovníku pojmů vztahujících se k námořní plavbě slovo flota (fleet) znamená loďstvo, skupinu plavidel společného vlastníka, jednoho rejdaře, jedné země; výraz se používá i pro označení válečného loďstva daného státu. Flotila (anglicky flotilla) je zdobnělina vytvořená ze španělského slova flota (anglicky fleet, český flota) a přípony -illa, jež vyjadřuje zdobnělinu. Z etymologie slova tedy vyplývá, že flotila je malá flota, takže pro československé obchodní loďstvo by měl být užíván výraz flotila. Tohoto názvosloví se přidržuje například dobový odborný časopis *Doprava*. Oxfordský slovník však uvádí, že výraz flotila se úzce váže k oblasti vojenství (Peter Kemp /ed./: *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press 1990, s. 314, 317). V písemných materiálech podniku Československá námořní plavba je užíván výraz flota, což s největší pravděpodobností vychází z anglického vymezení pojmů a snahy používat výraz, který v menší míře konotuje oblast vojenství. Upřednostňování slova flota může mít původ i v polštině, kde se loďstvo označuje stejně (českoslovenští a polští námořníci byli v časté interakci). Především s odkazem na dobové materiály je i v následujícím textu užíván výraz flota, ačkoli ve *Slovníku spisovné češtiny* není uveden (*Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost*. Praha, Academia 2003, s. 84).
- 4 Radek Novák: *Námořní přeprava*. Praha, ASPI [1997] 2005.
- 5 Kniha je navíc zpracována ve formě učebnice, zdroje jsou vyjmenovány v závěru výkladové části, bez průběžného odkazování v textu.
- 6 Zdeněk Bastl: *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha, Mare Czech 2009.

a s ohledem na svou odbornost se zaměřil na sledování ekonomických aspektů provozu námořních lodí. Největším nedostatkem Bastlovy publikace je skutečnost, že v textu chybí bibliografie a poznámkový aparát, ani jeden z uváděných údajů není opatřen odkazem ke svému zdroji. Lze předpokládat, že některé informace si autor mohl opatřit ještě jako ekonomický náměstek ČNP. Odpovídala by tomu i skutečnost, že Zdeněk Bastl zveřejňuje také údaje z období po roce 1989, které nejsou dostupné v příslušném fondu v Národním archivu, a není ani potvrzeno, že se zde takové dokumenty nacházejí.

Vysoká profesionalita podniku i jednotlivců, kvalitně odváděná práce, výlučnost povolání, překonávání překážek – to jsou motivy, které představují určitý jednotící prvek další skupiny textů, jež se věnují historii československé námořní plavby, a to knih memoárových. Po listopadu 1989, kdy jediným omezením pro jejich publikaci zůstala otázka finančních prostředků a schopnosti písemného projevu, vyšlo dohromady dvacet dva vzpomínkových knih, drtivá většina z nich po roce 2000. Tato skutečnost může souviset se snahou zachovat alespoň písemné svědectví o československé/české flotě poté, co byla v roce 1998 prodána poslední námořní loď.

Pokud jde o historii loďstva, většinou autoři jen reflektují nákupy a prodeje námořních lodí, případně přepravní výkony floty. V rámci tohoto kontextu pak bývalí námořníci popisují tvrdou a nebezpečnou práci na moři i zajímavé cestovatelské zážitky. To platí jak pro vzpomínky námořních kapitánů Antonína Fojtů a Radomíra Novotného,⁷ tak pro knihy bývalého lodního lékaře Otakara Mlejnků.⁸ Některé momenty z provozu československé floty se snažil zachytit 2. palubní

7 Antonín Fojtů: *Moře milované, moře proklínané I.* Praha, Mare Czech 2006; *Moře milované, moře proklínané II.* Praha, Mare Czech 2006. Radomír Novotný: *Vzpomínky námořníka 1.* Praha, Ceskycestovatel.cz 2014; *Vzpomínky námořníka 2.* Praha, Ceskycestovatel.cz 2016.

8 Od roku 2000 do roku 2013, kdy zemřel, vydal dohromady sedm vzpomínkových knih: Otakar Mlejnek: *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná.* Praha, Rybka Publishers 2000; *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná*, 2. vydání. Praha, Mare Czech 2012; *(Český doktor na moři II.) Dálná plavba volá.* Praha, Galén 2006; *Český doktor na moři III. Svět křížem krážem.* Praha, Mare Czech 2007; *Český doktor na moři IV. Bez konce širé moře je...* Praha, Mare Czech 2009; *Český doktor na moři V. a v Americe. K břehům Nového světa.* Praha, Mare Czech 2010; *Český doktor na moři VI. 1000 mil vzhůru po Amazonce.* Praha, Mare Czech 2011; *Český doktor na moři VII. ... a ti, co jsou na moři.* Praha, Mare Czech 2013.

důstojník František Ptáček.⁹ Vedle knih vzpomínek vydal dva sborníky medailonků vybraných osobností či legend československé námořní plavby.¹⁰ Své vzpomínky sepsal i 1. strojní důstojník Michal Svoreň. Motivy specifík práce na moři, někdy dobrodružství, jindy tvrdé dřiny, přibližuje spíše z pozice „technické“ a také jako reakci na určité upozadování významu činnosti strojního oddělení. („I jiní si myslí, že loď pluje po moři sama a strojní oddělení je zbytečné.“¹¹) Protipólem k tématu práce strojního oddělení je knížka Vlastislava Ringela, námořníka palubního oddělení,¹² věnovaná čtyřem lodím stejného typu, které ČNP zakoupila na přelomu 60. a 70. let (Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň). Soubor memoárů doplňují knihy stevarda Romana Vašiny¹³ a kuchařů Jiřího Franka¹⁴ a Pavla Braňky¹⁵.

Všechny zmiňované knihy vzpomínek se soustředí na dvě hlavní témata, o nichž chtějí bývalí námořníci vyprávět. Tím prvním je československé obchodní loďstvo, jež představuje chloubu a hmatatelný důkaz, „že se suchozemští Češi moře nikdy nebáli, ale že si s ním naopak vždycky rozuměli“.¹⁶ Druhým klíčovým tématem jsou tito „Češi“, silní a „celí“ chlapi, kteří v práci na lodích obstáli. Oč více autoři knih hovoří o výkonech, o to méně se věnují širším souvislostem fungování námořní plavby. Možná i z toho důvodu, že důraz na překonávání překážek, dobrodružství, romantiku, ale i nostalgii po ztrátě loďstva by se s reflexí širšího kontextu mohl dostat do určitého rozporu. Kvůli chybějícím odborným pracím a špatné dostupnosti primárních

9 František Ptáček: *Schody do celého světa*. Plzeň, Koniáš 1998; *Schody do celého světa*, 2. vydání. Praha, Mare Czech 2014; *Modré vzpomínky: vlnajková loď Vítkovice*. Praha, Epoque 2004.

10 František Ptáček: *Modré medailonky I – Věčně živé námořní legendy*. Praha, Mare Czech 2009; *Modré medailonky II – Vernisáž pamětníků*. Praha, Mare Czech 2009.

11 Michal Svoreň: *Slaný chléb. Odysea socialistického námořníka*. Praha, Mare Czech 2013, s. 117.

12 Vlastislav Ringel: *Vůně a krása okamžiku. Šťastný čtyřlístek Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň*. Praha, Mare Czech 2014.

13 Roman Vašina: *Otevřený deník českého námořníka*. Litvínov, Dialog 2010.

14 Jiří Frank: *Námořnické historky z lodí i přístavů*. Praha, Lika klub 2006.

15 Pavel Braňka: *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby I. Od kuchtíka k šéfkuchařovi*. Praha, Mare Czech 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby II. Od let pohodových k chaosu*. Praha, Mare Czech 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby III. Smutnej konec jedny epochy*. Praha, Mare Czech 2014.

16 Radomír Novotný: *Vzpomínky námořníka I.*, s. 248.

pramenů pak kusé informace z dostupné literární produkce přebírají i média¹⁷ a z médií širší veřejnost¹⁸.

Je zajímavé, že v podstatě stejným způsobem fungování a provoz československé námořní plavby zprostředkovávala knižní produkce předlistopadová. Zde je Československá námořní plavba prezentována výlučně prostřednictvím údajů o počtu lodí a jejich parametrech, o celkové tonáži loďstva a o významných plavbách. Nejstarší knihou, která přináší obraz života na československé námořní lodi, je kniha Václava Švarce *Přes moře a oceány*, vydaná v roce 1958 (plavby se autor zúčastnil v roce 1955). Jedná se o obrazovou publikaci, jež prostřednictvím 235 fotografií (s doprovodnými komentáři) podává svědectví o plavbě lodi Republika I¹⁹ z polské Gdyně do čínského Kantonu.²⁰ Do značné míry faktografická je i druhá kniha Václava Švarce, která nabízí exkurz do problematiky námořní plavby, doplněný vzpomínkami autora na výše zmiňovanou plavbu na lodi Republika I.²¹ Z hlediska

-
- 17 Po roce 2000 téma ve dvou dokumentárních filmech zpracovala také Česká televize: Vítkovice kolem světa (2005, režie Jindřich Procházka); Námořníci bez lodí (2013, režie Miroslav Kačor). Oba snímky jsou plné nostalgie, podávají obraz úspěšného podniku, profesionality námořníků, částečně seznamují se životem a prací na námořních lodích, opomenuta není ani privatizační kauza a téma „Kožení – podvodník“. V obou filmech autoři využívají také úryvky z rozhovorů s některými námořníky i „home video“ o lodi Vítkovice I, které připravil a distribuoval jeden z bývalých námořníků. (Filmy jsou dostupné ve formě iVysílání České televize: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1181662874-zapomenute-vypravy/405235100221028-vitkovice-kolem-sveta/> /Zapomenuté výpravy – Vítkovice kolem světa/; <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10534821118-namornici-bez-lodi/> /Námořníci bez lodí/.)
- 18 Pro ilustraci praktický příklad: Jeden z volitelných předmětů vyučovaných již třetím rokem na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy (obor orální historie – soudobé dějiny) je historie československé námořní plavby. Před samotnou přednáškou mají studenti a studentky povinnost zhlédnout dokumentární film z produkce České televize Námořníci bez lodí (2013, režie Miroslav Kačor) a připravit krátkou reflexi snímku. Pokud opustí rovinu pouhého parafrázování dokumentu a vyjádří vlastní názor, v nejrůznějších obměnách píše toto: „až do nynějška jsem nevěděl, jakou jsme měli námořní plavbu, jak významnou, jak fungující, jak prosperující“ (studentská práce odevzdaná v zimním semestru 2014).
- 19 Římské číslice I a II označují pořadí v případech, kdy po vyřazení jedné lodi z provozu jiná dostala stejné jméno. V československé flotě nikdy nebylo žádné jméno užito více než dvakrát.
- 20 Václav Švarc: *Přes moře a oceány*. Praha, Naše vojsko 1958.
- 21 Václav Švarc: *Na vlnách moří a oceánů*. Ústí nad Labem, Severočeské nakladatelství 1977. Kniha byla určena dětem okolo deseti až dvanácti let věku (odpovídá tomu grafická úprava, ilustrace, jazykové prostředky), rozhodně se nejedná o historiografickou publikaci. Nicméně například v kapitole o lodích provozovaných pod česko-