

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 jednatelství	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
Převaha 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 – Aktivity 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.

Knihou 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 Te-rezce patří místo nejdůležitější.

ÚVOD: ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA JAKO PŘEDMĚT HISTORICKÉHO BĀDÁNÍ

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 rejdáře, 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 krázem.* 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 stewarda 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 se 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, Epocha 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 zprostředkovala 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-

faktografie byl zřejmě nejobsažnější *Atlas lodí*.²² Kombinaci literatury faktu a cestopisu přináší knížka Jaroslava Pacovského *Mořští vlci na Blaníku*.²³ K 30. výročí založení podniku Československá námořní plavba vydalo nakladatelství Orbis reprezentativní obrazovou publikaci *Československo na mořích a oceánech*, jež obsahuje i přehledové stati o historii námořní dopravy v Československu po druhé světové válce.²⁴

K propagandistickým účelům byla využívána díla prozaická s tématem námořní plavby, a to především ta vydaná v 50. a 60. letech.²⁵ Knihy přibližující práci na moři, případně některé cesty námořních lodí, jsou doplněny nejrůznějšími ideologickými „vsuvkami“.²⁶ Propagandistická rovina se částečně projevila i v novinových článcích, které informovaly o nákupech lodí pro československou flotu.²⁷ K prezen-

slovenskou vlajkou v meziválečném období autor uvádí rozsáhlé informace, které odpovídají sporadickým údajům dostupným v primárních pramenech, a zároveň je rozšiřuje o nové poznatky a detaily. Je například nepochybnitelné, že autor měl k dispozici záznamy z československého námořního rejstříku. Cituje i relevantní články z dobového tisku, především z periodika *Večerní České slovo* z let 1932–1933; některé z těchto informací jsou využity v příloze č. 1.

22 Jaroslav Pacovský – Vladimír Podlena: *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo*. Praha, Nakladatelství dopravy a spojů 1984. Konkrétní informace související s prací námořníka pak obsahovala učebnice, kterou zpracoval kapitán Jakub Frey (*Lodě, moře, námořníci*. Praha, Státní nakladatelství technické literatury 1961, druhé vydání 1967). Jednalo se o jediný učební text v českém jazyce, který seznamoval se specifiky práce na námořní lodi; kniha sloužila i jako výchozí materiál pro přípravu námořníků k postupuovým zkouškám.

23 Jaroslav Pacovský: *Mořští vlci na Blaníku*. Praha, Albatros 1976.

24 Jiří Machota: *Československo na mořích a oceánech*. Praha, Orbis 1989.

25 V chronologickém pořadí do této skupiny patří: příběh chlapce, který se chce stát námořníkem, jeho učednická léta na námořní škole v Polsku, první plavby na polských námořních lodích a nakonec jeho život na lodi Republika I (Vojmír Šimoněk: *Moře volá odvážně*. Praha, Práce 1959); vyprávění o fiktivní lodi Holubice (Republika I) a její cestě z Polska do Číny (Rudolf Fabry: *Stará dobrá loď*. Bratislava, Slovenský spisovatel 1962); knížka o životě a práci námořníků na lodi Republika I a o životě v zemích, které loď navštívila (Bohumil Černý: *Na daleké plavbě*. Praha, Lidová demokracie 1963); vyprávění jednoho z námořníků o práci na lodi Legie ve dvacátých letech (Bedřich Stožický: *S palubou pod nohama*. Brno, Blok 1973). Novější titul pak pojednává o plavbě lodi Košice I z Gdyně do japonské Wakajamy; zde je již kladen větší důraz na provoz samotné lodi (Antonín Jakeš: *Poutník oceány*. České Budějovice, Jihočeské nakladatelství 1980).

26 Jeden ilustrativní příklad: „Ještě dlouho potom jsme diskutovali. Slíbili jsme si, že my, námořníci, bratři hrdinů z Aurory, nikdy na význam a smysl jednoty nezapomeneme“ (Vojmír Šimoněk: *Moře volá odvážně*, s. 67).

27 NA Praha, fond MZV, výstřížkový archiv III, karton 1500, inv. č. 1f3, 1952, 1953, 1955, 1957, 1959–1961, 1963–1965, 1970, 1971.

taci úspěchů československé námořní plavby sloužily také dokumentární filmy.²⁸

Podoba současných textů o námořní plavbě je do značné míry důsledkem špatné přístupnosti pramenů a chybějící komplexní historické práce o tomto dopravním odvětví i o podniku Československá námořní plavba. Tato kniha stávající pohled na československou námořní plavbu rozšiřuje, snaží se o komplexní zhodnocení problematiky budování a rozvoje československého obchodního loďstva zejména v kontextu politickém, hospodářském a sociálním.

Základní rovinu zpracování tématu představuje reflexe ekonomických aspektů provozu československé floty v období let 1948 až 1989. Zaměření na ekonomickou stránku podnikání²⁹ vychází ze skutečnosti, že v Československu bylo vybudováno a provozováno loďstvo obchodní, jehož primárním úkolem je (mělo by být) poskytování přepravních služeb za účelem dosažení zisku. Zároveň toto vymezení koresponduje s tím, jak bylo dané odvětví prezentováno napříč desetiletími: na prvním místě byly vždy vyzdvihovány argumenty o ekonomické výhodnosti provozu námořní plavby pro československé hospodářství; motivy mimo-ekonomické se uváděly jen v omezeném rozsahu, případně byly zcela zamlčeny (především pokud šlo o vojensko-strategické využití lodí).

Kromě ekonomických aspektů provozu námořní plavby je pro uchopení tématu důležitá také reflexe kontextu politického, případně politicko-ekonomického – kvůli propojení výdělečné činnosti na straně jedné a zájmů státu, respektive stranických a státních orgánů

28 Zřejmě nejstarší z nich je film *Naše zámořská plavba* (1956, režie Vladimír Kabelík) věnovaný lodi *Republika I*; jedná se v podstatě o snímek z „dělnického prostředí“, doplněný atributy života na námořní lodi a zdůrazňováním úspěchů socialistického hospodářství. Následoval film *Bratr oceán* (1958) režiséra Jiřího Sequense (námět a scénář Jiří Svetozar Kupka, kamera Rudolf Milič), jenž vycházel ze záznamu plavby, kterou štáb absolvoval v období od října 1956 do června 1957 na námořních lodích *Republika I*, *Julius Fučík* a *Lidice*; cesta vedla z Polska do Číny, poté přes Vietnam, Singapur a Suezský průplav zpět do Evropy. Dalšími filmy Jiřího Sequense, které na základě této plavby vznikly, jsou *Muži na palubě* (1957), *Hranice světadílů* (1958) a *Země středu* (1959). V období tzv. normalizace Československá televize natočila tři tematické dokumenty: *Naši pod Jižním křížem* (1975, režie Jiří Vrožina); *Den jako každý jiný* (1980, režie Jan Boněk); *Listy z loďního deníku* (1981, režie Jan Boněk).

29 V kontextu období 1948 až 1989 je termín podnikání používán i jako synonymum k výrazům aktivita, činnost, nikoli (respektive nikoli výlučně) jako výraz pro činnost provozovanou za účelem dosažení zisku.

na straně druhé. S tím úzce souvisí případné strategické (vojensko-strategické) využívání námořní plavby – přeprava „speciálních“ nákladů, využití lodí pro potřeby bezpečnostních složek či pro vojenské účely. S ohledem na povahu podnikání – oblast zahraničního obchodu – nelze opomenout ani kontext zahraniční politiky a zahraničních zájmů státu. Pro postižení co nejširšího spektra všech dimenzí vlivu ekonomiky a politiky na rozvoj daného odvětví je sledováno celé období nedemokratické vlády představitelů komunistické strany, tedy od únorového převratu roku 1948 až do roku 1989.

ETAPY ROZVOJE ČESKOSLOVENSKÉ NÁMOŘNÍ PLAVBY V LETECH 1948–1989

1948–1953: První období rozvoje námořní plavby ohraničuje rok 1948, kdy moc v Československu převzali komunisté, což zásadním způsobem ovlivnilo další politický i ekonomický vývoj v zemi. V novém politickém uspořádání a zařazení Československa do sovětské sféry vlivu byly politické zájmy nadřazovány zájmům ekonomickým; toto se týkalo i námořní plavby. První etapu budování československého loďstva uzavírá rok 1953, kdy byl podepsán tajný Protokol mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou o rozvoji námořní dopravy. Námořní podnikání v Československu bylo tedy založeno s cílem poskytovat krytí pro provoz i nákup lodí pro Čínskou lidovou republiku (ČLR), která na počátku 50. let čelila silnému embargu své námořní plavby ze strany západních států. S ohledem na bipolární rozdělení světa, kontext studené války i „horké“ války v Koreji byla tato spolupráce iniciována v souladu se zahraniční politikou Československa, respektive se zájmy Sovětského svazu,³⁰ který určoval hlavní linie této politiky pro celý blok socialistických zemí.

1954–1958: Z hlediska rozvoje československé námořní plavby se jedná o období stagnace, jejíž příčinou byla špatná ekonomická situace v Československu, která v roce 1953 vyvrcholila krizí, probíha-

30 Vyhlášení Čínské lidové republiky potvrdilo čínsko-sovětské spojení a bylo výrazem skutečnosti, že se ČLR stala plnohodnotným partnerem Moskvy. Ke stvrzení této skutečnosti došlo po vypuknutí korejské války, kdy se komunistická Čína zapojila do konfliktu na straně Severní Koreje (Shu Guang Zhang: *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*. Stanford, Stanford University Press 2001, s. 29).

jící prakticky ve všech zemích bloku. Následovala etapa dílčích změn, tzv. nového kurzu (1954–1955). Po jejím odvolání se začaly kumulovat staronové potíže (především vyčerpávání možností extenzivního růstu, nepoměr mezi reálným výkonem a mzdou, neuspokojená koupěschopná poptávka). K jejich odstranění měla přispět tzv. Rozsypalova reforma, realizovaná v období let 1958–1960. Ve své podstatě se však tato reforma snažila řešit neefektivnost řízení, nikoli neefektivnost hospodářství; v roce 1961 byla odvolána, a to kvůli přílišnému oslabení centrálního řízení ekonomiky. Jelikož nákup první československé lodi (1952) a její počáteční provoz ukázaly, že pro rozvoj floty chybí potřebné finanční prostředky, zkušenosti i kvalifikovaní námořníci, nebyly za této situace další aktivity v oblasti námořní plavby rozvíjeny. Československo v uvedených letech pouze krylo nákupy a využívání lodí komunistické Číny: v roce 1954 byly zakoupeny a pod československou vlajku převedeny lodě Julius Fučík a Lidice; v roce 1958 pak Dukla a Mír I.

1959–1964: Jedná se o první „skutečně zakladatelské“ období československého obchodního loďstva, jehož počátek ohraničuje založení podniku Československá námořní plavba. Ve stejném roce ČLR převedla pod československou vlajku další dvě lodě a Československo zakoupilo svou druhou loď Kladno. Veškerou agendu související s provozem loďstva zajišťovali v Československu pracovníci příslušného oddělení Čechofrachtu³¹ a v ČLR tzv. spojovací komise, kterou tvořili dva zástupci z čínské strany a dva z Československé republiky.³² Je pravděpodobné, že s poměrem šest lodí vlastních k jedné československé chtěla mít ČLR možnost lépe kontrolovat a řídit svá pravidla. Bylo by však obtížné (z hlediska technického, administrativního, praktického i politického) dosadit do vedení Čechofrachtu čínské pracovníky, kteří by příslušnou agendu spravovali. Při založení nového podniku toto bylo mnohem snadnější; zvláště když pětinu zaměstnanců podniku tvořili pracovníci z ČLR.³³ Následujících pět let představuje období nejintenzivnější spolupráce Československa

31 Podnik zajišťující veškerou agendu související s námořní dopravou. Podrobněji viz poznámka č. 207.

32 NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1957–1963, tajná a přísně tajná registratura, karton 1395, MZO 86, Protokol mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou o rozvoji námořní dopravy, 11. 6. 1953, článek 6 odst. 10.

33 NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Zápis z jednání, 11. 12. 1958.

a ČLR v oblasti námořní přepravy. Rok 1964 je pak posledním rokem, kdy tyto vztahy probíhaly v podstatě bez zásadnějších problémů.

1965–1970: Na počátku třetí etapy rozvoje československé námořní plavby byly podniknuty zásadní kroky k ukončení spolupráce s Čínskou lidovou republikou. Při rozpadu partnerství hrály významnou roli především zhoršující se vztahy komunistické Číny a Sovětského svazu (Československo v tomto konfliktu zastávalo pozice sovětské) a nástup čínské kulturní revoluce, která vedla k rozvratu mnoha dosavadních ekonomických vazeb i celé ekonomiky ČLR. Závěrečnou fází ukončení spolupráce s Čínskou lidovou republikou (přelom let 1966/1967) však iniciovala československá strana, a to v souvislosti s implementací reformních opatření v rámci tzv. Šikovy reformy. Tehdy politicky motivované partnerství již znamenalo obtíže pro předpokládané tržní využívání floty. Následné události roku 1968 – až na několik dní těsně po invazi vojsk Varšavské smlouvy – chod podniku v podstatě nenarušily. Období, v němž se československé obchodní loďstvo rozvíjelo již samostatně, završuje rok 1970: schválení dokumentu Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ znamenalo likvidaci všech reformních snah a přineslo změny i do hospodaření podniku – asi nejzásadnější byla v tomto ohledu ztráta samostatnosti při rozhodování o využívání námořních lodí, již ČNP získala v průběhu reformního procesu.

1971–1976: Jedná se o první „normalizační“ éru provozu námořní plavby, završenou rokem 1976, kdy podnik vytvořil historicky nejvyšší zisk (od svého založení až do roku 1989) ve výši 148,3 milionu Kčs. Československá námořní plavba dosahovala velmi dobrých výsledků díky vzájemnému působení několika faktorů: konkurenceschopnosti československých lodí na námořním trhu; zajišťování přeprav vojenských nákladů; a konjunkturu na světovém námořním trhu (kromě let po rozpadu Brettonwoodského systému v roce 1971 a první ropné krize). Svou roli hrálo i určité ozdravení československé ekonomiky v důsledku reformních opatření předchozích let³⁴ a uzavření výhodných smluv na pronájem lodí zahraničním rejdařům ještě před propuknutím první ropné krize v letech 1973–1974. Příslušnost Československa k sovětskému bloku navíc znamenala zmírnění a oddálení bezprostředních dopadů této krize.

34 V páté pětiletce (1971–1975) byla splněna většina plánovaných úkolů a zároveň bylo dosaženo pokroku v sociální sféře (Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 661).

1977–1983: Tato etapa představuje určitou paralelu k letům 1954–1958, kdy špatná ekonomická situace vedla ke stagnaci v oblasti námořní plavby. Ve druhé polovině 70. let, respektive na přelomu let 70. a 80., již k tak zásadnímu útlumu nedošlo, jelikož ČNP provozovala dvanáct (od roku 1981 čtrnáct) námořních lodí, pro něž potřebovala najít zaměstnání. Toto však bylo problematické, jelikož se v hospodářství Československa stále intenzivněji projevovaly negativní dopady centrálně řízené ekonomiky, absence tržních principů, nevhodné struktury průmyslové výroby a technologického zastávání. První „normalizační“ návrh reformy – Soubor opatření ke zdokonalení soustavy plánovitého řízení národního hospodářství po roce 1980 – byl v podstatě pokusem o zopakování tzv. Rozsypalovy reformy 50. let.³⁵ Jen dílčí řešení problémů však nemohlo přinést dlouhodobější pozitivní výsledky; taková hospodářská situace měla samozřejmě negativní dopad i na oblast zahraničního obchodu. Období nejhlubšího propadu ukončuje rok 1983, jediný rok, kdy podnik vykázal ztrátu.³⁶ Tento vývoj v podstatě odpovídá i situaci na světovém trhu, kde byl v březnu 1981 zaznamenán prudký propad sazeb námořního dopravného (u lodí pro hromadný náklad); sazby v dalších letech ještě klesaly, k oživení došlo až v roce 1985.

1984–1989: Závěrečnou etapu aktivit v oblasti námořní dopravy před rokem 1989 lze označit jako éru „hledání nových možností“. Po ztrátovém roce 1983 sice nastalo určité oživení, nicméně efektivita provozu lodí byla nižší než ve druhé polovině 70. let. Například zisk 109 milionů Kčs v roce 1989 byl oproti rekordnímu výsledku roku 1976 (zisk 148,3 milionu Kčs) dosažen s téměř dvojnásobnou tonáží. Tento vývoj odrážel špatnou situaci na světovém námořním trhu (po částečném oživení přišel v polovině roku 1986 další propad), ale i domácí ekonomické problémy. Ke konci 80. let již bylo zřejmé, že se ČNP v budoucnosti nebude moci spolehnout na jistotu rentabilních přeprav speciálních nákladů (zbrojní výroba byla utlumována, vazby s tradičními odběrateli narušovány). A byť přestavba hospodářství probíhala v Československu poměrně pomalu, bylo zjevné, že dosavadní obchodní model poskytování služeb námořní plavby se začíná rozpadat a že je potřeba hledat nové možnosti uplatnění lodí na námořním trhu. Než však mohly být změny uvedeny do praxe, musel

35 Tamtéž, s. 698.

36 Před založením podniku (1959) byly ztrátové roky 1952 a 1953 – kvůli úhradám rozsáhlých oprav lodí Republika I.

se podnik začít vyrovnávat s mnohem zásadnějšími zvraty, jež přinesl rok 1989, především s přechodem k tržní ekonomice.

Uvedená periodizace rozvoje československé námořní plavby zároveň odpovídá rozdělení textu do jednotlivých kapitol. Pro úplnost je problematika polistopadového vývoje československé/české floty v krátkosti prezentována v závěru knihy – tvoří tak epilóg celého textu. Prologem je stručný exkurz do období mezi světovými válkami, kdy Československo získalo právo provozovat vlastní námořní lodě a někteří soukromí podnikatelé tuto možnost využili. Nedílnou součástí práce je pohled na československou námořní plavbu prostřednictvím vzpomínek bývalých námořníků. Zde byly využity zejména rozhovory se samotnými námořníky,³⁷ takže tato část představuje nejen pohled na dané téma z hlediska jednotlivce, ale také určité rozšíření či doplnění dosud publikovaných memoárových knih. Práce je vystavena především na primárních archivních pramenech, z nichž většina dosud nebyla publikována. Určité metodologické úskalí představuje skutečnost, že relevantní archivní fondy – obzvláště fond týkající se podniku Československá námořní plavba (Národní archiv), který je pro tuto práci stěžejní – jsou jednak nezpracované, jednak nekompletní. Detailněji je pramenná základna představena v další části textu.

OBRAZ NÁMOŘNÍ PLYBY V DOKUMENTECH, V LITERAURE A V SÍTI INTERNET

S ohledem na skutečnost, že první aktivity v oblasti rozvoje námořní plavby po roce 1948 byly determinovány zahraničněpolitickými zájmy státu a rozhodnutí se schvalovala na nejvyšší státní a stranické úrovni, lze získat poměrně reprezentativní soubor relevantních dokumentů pro zakladatelské období námořní plavby v Národním archi-

37 Soubor sedmnácti orálněhistorických rozhovorů pořizený v roce 2010 obsahuje nahrávky s muži všech úrovní lodní hierarchie a všech oddělení (kromě radiodůstojníka a stevarda). Z hlediska národnosti soubor tvořilo patnáct Čechů a dva Slováci. Nejstarší narátor se narodil v roce 1929, nejmladší v roce 1964. Kvůli ochraně soukromí jsou rozhovory v textu citovány jen iniciálami jmen, s uvedením pracovní pozice dotyčného a délky zaměstnání u Československé námořní plavby. Pro význam sdělení není jméno důležité, v krajním případě by však jeho zveřejnění u konkrétního tvrzení mohlo vést k nejrůznějším kontroverzím a problémům mezi bývalými námořníky.

vu, ve fondech Úřad předsednictva vlády (1945–1959, tajná spisovna; 1945–1968, běžná spisovna); Kancelář 1. tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného a ÚV KSČ, schůze politbyra. Dále byly využity dokumenty z fondu Ministerstva zahraničního obchodu, respektive Federálního ministerstva zahraničního obchodu (archiválie jsou v nezpracovaném stavu uloženy v Národním archivu) a z Archivu Ministerstva zahraničních věcí, kde je dostupný poměrně rozsáhlý soubor dokumentů z 50. a 60. let (zápisy z důležitých jednání se zahraničními partnery, záznamy oficiálních událostí, například křest nové lodi apod.).

Pokud jde o informace z námořního rejstříku Československé/České republiky, který spravuje Ministerstvo dopravy,³⁸ ani po složitě komunikaci s příslušnými odbory se nepodařilo záznamy získat. Kapitán Ctirad Pacák z Odboru plavby poskytl pouze informaci, že prověřují „dostupnost příslušných archivních materiálů“, a upozornil na povodně v roce 2002, jež některé dokumenty zničily. Podle oficiální zprávy o důsledcích povodně však mezi zmíněnými materiály nebyly archiválie týkající se námořní plavby.³⁹ V tuto chvíli není zřejmé, zda Ministerstvo dopravy příslušné archiválie k dispozici nemá, nebo o nich nemá přehled.

Neúspěšné bylo hledání zakládacích listin podniků Metrans, Čechofracht a Československá námořní plavba ve Státním oblastním archivu v Praze (SOA). Po čtyřech měsících komunikace s oddělením fondů veřejné správy tohoto archivu odpovědná pracovnice sdělila, že žádné požadované dokumenty nebyly nalezeny, a odkázala na fond Československá námořní plavba uložený v Národním archivu.⁴⁰ Ten

38 Do námořního rejstříku České republiky lze nahlédnout prostřednictvím online vyhledávacího formuláře (aplikace však neobsahuje historické záznamy): <https://maritimeoffice.mdcz.cz/public/vessel/search>.

39 Viz souhrnná zpráva o důsledcích povodní zveřejněná na starých webových stránkách Národního archivu (Národní archiv / Státní ústřední archiv v Praze: Ministerstvo dopravy – usušeno! [online] [2011-02-28]; <http://www.nacr.cz/sua/vystavy/akce02/voda/md/index.htm>). Zde je možné dohledat i Protokol o mimořádném vyřazení písemností Ministerstva dopravy v důsledku povodně – zmrazené písemnosti, 13. 5. 2003. Z přílohy tohoto dokumentu vyplývá, že v souvislosti s povodněmi s největší pravděpodobností nebyly ke skartaci navrženy žádné z písemností týkajících se námořní plavby (Národní archiv / Státní ústřední archiv v Praze: Protokol o mimořádném vyřazení písemností Ministerstva dopravy v důsledku povodně – zmrazené písemnosti, 13. 5. 2003 [online] [2011-02-28]; <http://www.nacr.cz/sua/vystavy/akce02/voda/md/prot1.html>).

40 E-mailová komunikace se SOA Praha: 28. 6. 2013, 8. 7. 2013, 6. 8. 2013, 15. 10. 2013, 29. 10. 2013 (soukromá korespondence autorky).

se stal hlavní pramennou základnou předkládané práce. Jedná se o nezpracovaný fond, k němuž existují prozatímní inventáře vypracované původcem. Fond obsahuje materiály finanční povahy, zápisy z porad, informace o rozvoji floty, o některých haváriích a pojistných událostech, částečně o aktivitách podniku ve vztahu k zemím Rady vzájemné hospodářské pomoci atd.

S ohledem na snahu postihnout kromě ekonomické sféry provozu námořní plavby také politický či státobezpečnostní význam tohoto odvětví jsou nezbytnou součástí pramenné základny dokumenty z Archivu bezpečnostních složek. Z relevantních osmi objektových svazků, ať již vedených pro jednotlivé lodě či pro „objekt“ námořní plavba, se však dochoval jen zlomek materiálů.⁴¹ Ten je soustředěn v objektovém svazku č. 4147 (podstatná část dokumentů pochází ze 70. a 80. let). Doplnující prameny k problematice námořní dopravy lze dohledat v Archivu Národního technického muzea – především podklady s technickými údaji o některých námořních lodích. Základní informace o nákupu a provozu lodi *Legie* (týká se kapitoly, v níž je reflektována problematika rozvoje námořní plavby v Československu v meziválečném období) jsou dostupné v Archivu České národní banky ve fondu Banka československých legií.

SEKUNDÁRNÍ LITERATURA A DOPLŇKOVÉ ZDROJE INFORMACÍ

Pokud jde o další zdroje informací, dostupná odborná i populárně naučná literatura k tématu československé námořní plavby byla představena v úvodu této kapitoly. Ze všech uvedených titulů lze využít práci Zdeňka Bastla – zejména tam, kde nejsou k dispozici relevantní primární prameny. Při porovnání tří skupin dat – počty uskutečněných cest, množství přepraveného zboží v tunách a zisk v Kčs – ve finančních přehledech pro roky 1961–1990 byla zjištěna „úplná shoda“ s informacemi Zdeňka Bastla, případně jen „mírné rozdíly“ u 92,3 % sledovaných údajů (podrobněji tabulka 10).

Zajímavým zdrojem informací se stala odborná periodika. Ve specializovaném měsíčníku *Žahraníční obchod* byly uveřejněny dohromady čtyři články (1969, 1970, 1972, 1974), které nabízejí spíše teoretic-

41 Vyjádření Archivu bezpečnostních složek: dopis č. j. ABS 3866/2010 BAC z 20. 8. 2010; dopis č. j. ABS 3157/2013 BAS z 13. 6. 2013 (soukromá korespondence autorky).

ký vzhled do problematiky námořní dopravy. Naproti tomu časopis *Doprava*⁴² obsahuje mnohem rozsáhlejší soubor relevantních textů – v letech 1958 až 1989 bylo uveřejněno celkem 28 studií. Tento časopis přinášel nejen základní informace o československých lodích, výběru posádek, zajištění bezpečnosti života na moři atd., ale i důležité ekonomické stati a odborné rozklady týkající se efektivnosti využívání námořní plavby. Poslední článek, který se věnoval tématu československého obchodního loďstva, vyšel v časopise *Doprava* ve třetím čtvrtletí roku 1990. Žádné další informace (o vývoji floty, kurzu akcií podniku, koncepčním rozvoji apod.) již v tomto periodiku zveřejněny nebyly. Krátké zprávy, v drtivé většině údaje o nákupech a prodejkách lodí, se objevovaly v letech 1993 až 1994 v denním tisku.⁴³

K vývoji československé/české floty po roce 1989 nabízí poměrně rozsáhlý soubor informací také specializovaný týdeník *TradeWinds*, založený v roce 1990 v rámci norského mediálního konsorcia Norges Handels og Sjøfartstidende AS (NHST Media Group).⁴⁴ O československé/české námořní plavbě zde bylo celkem uveřejněno téměř padesát relevantních článků, nejstarší v roce 1991 a zatím poslední v září 2000 (komentovaný rozhovor s bývalým ředitelem ČNP Pavlem Trnkou o ukončení provozu české floty).

Pro úplnost je vhodné zmínit, že na serveru youtube.com lze k tématu československé námořní plavby nalézt několik amatérských videí.⁴⁵ Ačkoli se jedná o snímky často zpracované v nízké kvalitě

42 Časopis v letech 1957–1958 vycházel jako čtvrtletník pod názvem *Československá doprava*; dále byl vydáván pod titulem *Doprava*. V letech 1959–1962 se jednalo o měsíčník; v letech 1963–1969 vycházel časopis šestkrát ročně; od roku 1970 jako čtvrtletník. Vydavatel Dopravní nakladatelství, od roku 1963 NADAS (Nakladatelství dopravy a spojů); další změna nakladatele proběhla na počátku 90. let (NADAS-AFGH, 1992–1993); dále v roce 1994 (Dopravní a rozvojové středisko ČR) a 1996 (Ministerstvo dopravy a spojů ČR – Centrum dopravního výzkumu). V roce 2011 přestal časopis vycházet.

43 V jednom případě článek z denního tisku z října 1993 (z výstřížku nelze určit periodikum) prezentoval i některé ekonomické informace: základní jmění firmy, dosažený zisk, počet zaměstnanců, vývoj kurzu na burze a v RM-S (Archiv Národního technického muzea Praha /dále ANTM Praha/, sbírka Historie lodní dopravy, výstřížkový archiv, deník /název neuveden/, 13. 10. 1993).

44 TradeWinds: The Business of Shipping [online] [2015-06-23]; <http://www.tradewindsnews.com/aboutus/>.

45 Poslední plavba lodi Praha (díl 1–5), MS Mír křest, MS Mír Antverpy nakládká cukru, MS Mír cukr do Indie, MS Mír Cuba Bahamy, MS Mír Antverpy, Námořní

(zdlouhavé záběry, špatný zvuk apod.), jejich předností je autentičnost. Filmy námořníci v minulosti pořizovali ve snaze zaznamenat určitou etapu svého života, své zážitky z pobytu v zahraničí. Informace a obrazový materiál týkající se námořní plavby nabízí i facebookové stránky věnované ČNP. V nedávné době pak byla uspořádána výstava věnovaná československému obchodnímu loďstvu v Oblastním muzeu Praha-východ v Brandýse nad Labem (ve dnech 12. 6. až 7. 9. 2014). Byly zde prezentovány základní informace o každé námořní lodi i nej-různější artefakty ze života námořníků: od bezpečnostních prvků přes mapy a vlajky až po dobové propagační materiály (zápalky či kávový servis s logem ČNP). V následujícím roce byla tato prezentace přemís-těna do Muzea a galerie severního Plzeňska v Mariánské Týnici (16. 6. až 19. 7. 2015). Reakce návštěvníků výstav vystihuje zápis z návštěvní knihy: „Úžasná, obdivuhodná, poučná výstava. Počet lodí, který jsme vlastnili, nás velmi překvapil. Škoda, že je to už minulost. Kučerovi, 31. 7. 2014, Brandýs nad Labem.“ Události, jež předcházely tomu, než bylo možné obdivovat rozvoj československého obchodního loďstva a posléze litovat jeho ztráty, shrnuje následující kapitola.

ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA MEZI SVĚTOVÝMI VÁLKAMI

Základní podmínky pro všechny pozdější více či méně úspěšné aktivity v oblasti námořní přepravy byly zakotveny ve Versailleské mírové smlouvě, v Paktu o Společnosti národů a v Barcelonské úmluvě. Pro Československo měla velký význam především ta ujednání zmiňovaných smluv, která upravovala dopravní podmínky pro realizaci zahraničního obchodu. Po rozpadu Rakouska-Uherska totiž na území nově vytvořeného státu zůstalo přibližně 60 až 70 % výrobních kapacit bývalé monarchie; vnitřní trh však mohl pojmout méně než polovinu této produkce.⁴⁶ Ekonomika se tedy profilovala jako výrazně exportní, tudíž závislá na dopravních cestách a znevýhodněná absencí přímého přístupu k moři.

Důležité proto bylo ujednání Versailleské smlouvy, část XII – Přístavy, vodní cesty a železnice, oddíl II Plavba. Článek 327 tohoto oddílu zakotvil obecné principy svobodné plavby ve všech německých přístavech i po vnitrozemských vodních cestách; články 328 až 330 zajišťovaly, že svobodná pásma, která v německých přístavech existovala k 1. srpnu 1914, musí být zachována. Neméně důležité byly články 331–338 o internacionalizaci Labe, Odry, Němenu a Dunaje zajišťující volné využívání těchto řek pro mezinárodní dopravu. Labskou vodní cestu následně upravovala Labská plavební akta (222/1923 Sb.). Dále měly pro československý zahraniční obchod nezanedbatelný význam články 363 a 364, které zaručovaly Československu pronájem prostor v přístavech hamburském a štětínském na 99 let; ty byly „podřízeny

46 Eduard Kubů – Jaroslav Pátek a kol.: *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Praha, Karolinum 2000, s. 203.

obecnému řádu o svobodných pásmech a určeny pro přímý průvoz zboží pocházejícího z tohoto státu anebo určeného do něho“.⁴⁷

Právo provozovat vlastní námořní plavbu pak primárně vycházelo z ustanovení článku 23 bodu e Paktu o Společnosti národů z roku 1919, kde byla zakotvena svoboda dopravy a tranzitu, jakož i sprá-

47 217/1921 Sb., Mírová smlouva mezi Mocnostmi spojenými i sdruženými a Němckem a Protokol, podepsané ve Versailles dne 28. června 1919, vydané 22. června 1921 [online] [2015-06-14]; <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1921/053-1921.pdf>.

Na základě článků 363 a 364 „byla v roce 1929 uzavřena nájemní smlouva na 99 let s městem Hamburk o pronájmu ploch“ v lokalitách mezi přístavem Peuter a kanálem Peuter o výměře 13 574 m² a v lokalitách Saalehafen a Moldauhafen o výměře 28 540 m². Nájemní smlouva byla upravena pěti dodatkovými protokoly (2. března 1931; 13. května 1955; 20. srpna 1987; 9. srpna 1996; 10. prosince 2008). V roce 1992 byly tyto plochy pronajaty Ministerstvem hospodářství ČR Československé plavbě labsko-oderské (ČSPLO). Po vyhlášení konkurzu v roce 2001 „nemovitosti fakticky držel a pronajímal třetím osobám“ správce konkurzní podstaty ČSPLO. Dohoda o narovnání se správcem konkurzní podstaty uzavřelo Ministerstvo dopravy v roce 2008 (Bohumil Poláček: *Mezinárodní říční doprava*. Praha, C. H. Beck 2012, s. 107 pozn. č. 221, s. 267, 269, 271, 273).

V roce 2013 Ministerstvo dopravy České republiky vydalo informaci, že uzavřelo se společností EKO Logistics, s. r. o., Týnec nad Labem Smlouvu o nájmu a pronájmu, na jejímž základě EKO Logistics měla připravit „pro česká území v Hamburském přístavu nový podnikatelský záměr pod dohledem Ministerstva dopravy a správy hamburského přístavu“; správu majetku v té době provádělo Ministerstvo dopravy (Odpověď na Žádost o poskytnutí informací, čj. 14/2013-072-7106/7, 13. 11. 2013. Ministerstvo dopravy [online] [2015-07-14]; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A162C6BA-60DD-4EBD-BB42-79F2F4A40283/0/Odpovednazadostoinformacedlezakona106_142013072.pdf).

Pokud jde o Štětín, po druhé světové válce uzavřelo Československo s Polskem „zvláštní úmluvu o pronájmu ploch v štětínském přístavě“. Jednalo se o oblast poloostrova Ewa o celkové rozloze asi 30 000 m² (Archiv Ministerstva zahraničního obchodu Praha /dále AMZV Praha/, fond Mezinárodní odbor – obyčejný /MO–O/OMO/, 1945–1955, Doprava, karton 14, Úmluva mezi republikou Československou a republikou Polskou o pronájmu ploch ve štětínském přístavě, 4. 7. 1949). Tato úmluva pozbyla platnosti po podpisu Dopravní dohody mezi Československou republikou a Polskou lidovou republikou v roce 1956. Dohoda Československu zajistila využívání „polských námořních přístavů jako plavebně-technických základen“ (oddíl I, čl. 2 bod 1) a stejné zacházení jak s československými loděmi, tak s loděmi „najatými některým československým podnikem a s náklady uvedených lodí“ jako s loděmi a náklady polskými (oddíl I, čl. 3 bod 1). Z hlediska obchodního obsahovala dohoda i další důležité ujednání: polská strana bude zacházet s československými podniky jako s podniky polskými, „pokud jde o volný vstup do přístavů, výhody poskytované při obchodní činnosti týkající se lodí a jejich nákladů, o usnadňování nakládání a vykládání a pod.“ (74/1956 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dopravní dohodě mezi Československou republikou

vedlivých podmínek obchodu pro kteréhokoli člena Společnosti národů.⁴⁸ V návaznosti na zmiňovaná ustanovení mezinárodních smluv byl přijat zákon 315/1920 Sb., o zřízení Československého úřadu plavebního, který měl zajišťovat agendu týkající se plavby vnitrozemské a námořní; od května 1920 byl v platnosti zákon 316/1920 Sb., o vlajce a rejstříku lodí námořních.⁴⁹

Konečnou úpravu podmínek pro provoz námořních lodí zakotvila Barcelonská úmluva z roku 1921. Již v průběhu mírových jednání v Paříži byla vytvořena odborná Komise pro mezinárodní režim přístavů, vodních cest a železnic. Ta byla po podpisu Versailleské mírové smlouvy přeměněna v Komisi pro studium svobody dopravy a tranzitu při Společnosti národů (Studijní komise).⁵⁰ Následně Rada Společnosti národů svolala do Barcelony všeobecnou konferenci pro komunikaci a tranzit, během níž mělo být dosaženo dohody o „zásadách pro zabezpečení a udržení svobody komunikací“ a tranzitu ve smyslu výše zmiňovaného článku 23e Paktu o Společnosti národů. Výsledkem konference bylo sjednání Barcelonské úmluvy (20. dubna 1921), kterou tvoří tři části: 1) Úmluva a statut o režimu splavných cest mezinárodního významu; 2) Dodatečný protokol k této úmluvě; 3) Prohlášení, kterým se uznává právo států, jež nemají mořského pobřeží, na vlajku.⁵¹ Československá ratifikační listina k Barcelonské úmluvě byla uložena 29. října, tudíž pro Československou republiku dokument vstoupil v mezinárodní působnost⁵² 29. ledna

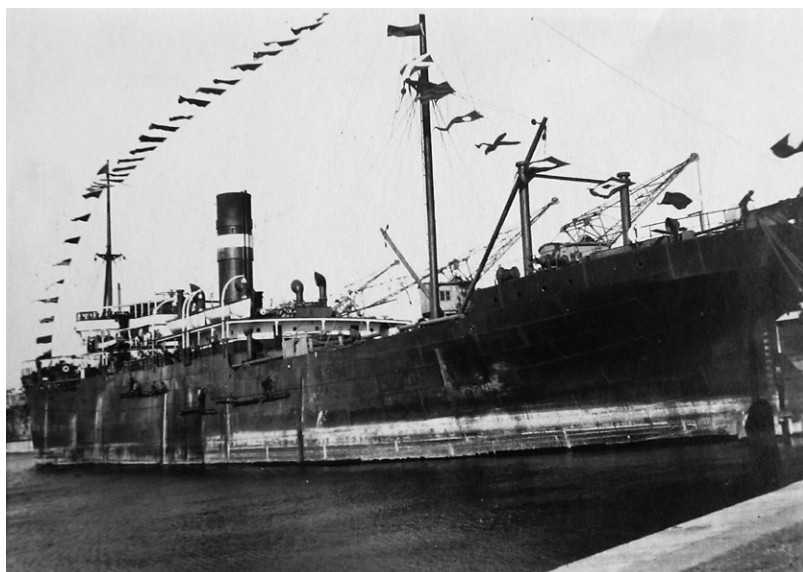
a Polskou lidovou republikou ze dne 13. ledna 1956 [online] [2015-07-12]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=74/1956&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy).

- 48 *The Covenant of the League of Nations*. Yale Law School, The Avalon Project – Documents in Law, History and Diplomacy [online] [2015-07-04]; http://avalon.law.yale.edu/20th_century/leagcov.asp#art26.
- 49 316/1920 Sb., Zákon ze dne 15. dubna 1920 o vlajce a rejstříku lodí námořních [online] [2015-06-02]; <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1920/058-1920.pdf>.
- 50 Bohumil Poláček: *Mezinárodní říční doprava*, s. 117.
- 51 Vládní návrh, který se předkládá Národnímu shromáždění republiky Československé: „1. Úmluva a statut o režimu splavných cest mezinárodního významu; 2. Dodatečný protokol k této úmluvě; 3. Prohlášení, kterým se uznává právo států, jež nemají mořského pobřeží, na vlajku“, sjednané v Barceloně 20. dubna 1921 (Poslanecká sněmovna N. S. R. Č. 1923 [online] [2015-05-28]; http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/T4230_01.htm).
- 52 Úmluva vstupuje v platnost pro tu kterou zemi 90 dní po přijetí ratifikační listiny nebo oznámení o přístupu k úmluvě (Bohumil Poláček: *Mezinárodní říční doprava*, s. 123).

1924.⁵³ Po ratifikaci smlouvy⁵⁴ se Praha stala rejstříkovým přístavem československých námořních lodí.⁵⁵

PRVNÍ NÁMOŘNÍ LODĚ PLUJÍCÍ POD ČESKOSLOVENSKOU VLAJKOU

V meziválečném období bylo do československého námořního rejstříku zapsáno celkem dvanáct lodí. První, Legie, byla zakoupena v roce 1920, poslední, Little Evy, v roce 1934.



Obrázek 1: Loď Legie, 1920⁵⁶

53 22/1924 Sb., Úmluva a statut o svobodě transitu, sjednané v Barceloně dne 20. dubna 1921 [online] [2015-06-14]; <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1924/011-1924.pdf>.

54 267/1924 Sb., Úmluva a statut o režimu splavných cest mezinárodního významu; Dodatečný protokol k této úmluvě a Prohlášení, kterým se uznává právo států, jež nemají mořského pobřeží, na vlajku [online] [2015-06-08]; <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1924/129-1924.pdf>.

55 102/1924 Sb., Vládní nařízení ze dne 15. května 1924, jímž se provádí zákon ze dne 15. dubna 1920, č. 316 Sb. z. a n., o vlajce a rejstříku lodí námořních [online] [2015-07-31]; <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1924/055-1924.pdf>.

56 NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-5, Informace o meziválečných lodích,

Číslo zápisu	Jméno lodi	Majitel	BRT
1	Legie	Banka československých legií, Praha	5735,08
2	Arna	Erich Veselý, Praha	3049,19
3	Dalibor	Ervin Spitzer, Gdaňsk	173,11
4	Neptun	Ervin Spitzer, Gdaňsk	243,10
5	Míla	Ervin Spitzer, Gdaňsk	149,71
6	Duben	Leo Glass, Hamburg	548,52
7	Plzeň	Gerhard Weiss, Berlín	79,02
8	Jiřina	Ervin Spitzer, Gdaňsk	339,01
9	Marie	Ervin Spitzer, Gdaňsk	127,61
10	Litoměřice	Gerhard Weiss, Berlín	640,66
11	Morava	Baťa, Zlín	3462,68
12	Little Evy	Baťa, Zlín	461,12

Tabulka 1: Přehled námořních lodí zapsaných do československého námořního rejstříku v meziválečném období⁵⁷

Asi nejznámější, respektive nejčastěji zmiňované plavidlo z tohoto seznamu je *Legie*. O dalších lodích (kromě těch, které registrovala firma Baťa) se v podstatě nehovoří; jednak kvůli absenci relevantních spolehlivých údajů, jednak kvůli tomu, že jejich nejčastějším zaměstnáním bylo pašování lihu do Finska.⁵⁸ Když Finsko v roce 1919 vyhlásilo prohibici (zákon *kieltolaki*, platný až do roku 1932),⁵⁹ stalo se pašování lihu výnosným obchodem, do něhož se zapojily téměř

- Dopis J. Novotného, 27. 9. 1987. J. Novotný poslal podniku dvě fotografie lodi *Legie*, které, jak píše v přiloženém dopise, pořídil jeho strýc při křtu lodi *Legie*.
- 57 Václav Švarc: *Přes moře a oceány*, úvod, nestránkováno; BRT udává veškerý lodní prostor, viz vysvětlivky.
Obdobný přehled námořních lodí registrovaných v meziválečném období prezentuje Radek Novák (Radek Novák: *Námořní přeprava*, s. 87); ve stejné formě je uváděn i na internetových stránkách <http://www.namorniplavba.cz>.
- 58 Výjimku tvoří *Atlas lodí* z roku 1984, kde je téma pašování prezentováno prostřednictvím osobní vzpomínky kapitána Freye (Jaroslav Pacovský – Vladimír Podlena: *Atlas lodí*, s. 74). Je to patrně nejrozsáhlejší informace (byť nepodložená prameny) k tématu pašování lihu, která se objevila v populárně naučné literatuře.
- 59 Alcohol Prohibition History [online] [2015-06-20]; http://noliquor.us/liquor/alcohol_prohibition_history.html.

všechny námořní lodě soukromých majitelů plující pod československou vlajkou. Vzhledem k tomu, že příslušné československé orgány neměly přímou kontrolu nad tím, co se děje v přístavních oblastech, a dosud ani dostatek zkušeností, jak provoz námořních lodí administrovat a kontrolovat, docházelo k tomu, že pod československou vlajkou v tomto období pluly i lodi, které do rejstříku v Praze zapsané nebyly (buď byl zápis z různých důvodů odepřen, nebo o něj majitelé lodí ani nepožádali). Kompletní přehled těchto lodí (dle dostupných pramenů) je uveden v příloze č. 1.

Pašování lihu se věnoval například podnikatel Spitzer – původem československý občan se stal stínovým majitelem jisté švédské firmy (v pramenech není uvedeno přesněji) a zneužíval československou vlajku pro různé rejdaře pašující líh právě do Finska (Lotyšů, Estonců, Litevců atd.). Všechny lodě Ervina Spitzera byly v roce 1934 z československého námořního rejstříku vymazány. Podobnému „obchodování“ se věnoval i Gerhard Weiss – jeho loď Litoměřice byla nazývána „největší lihovou lodí“ plující pod československou vlajkou.⁶⁰ Kromě toho se uvádí, že v roce 1930 loď Litoměřice pašovala zbraně do Venezuely.⁶¹

Je velmi pravděpodobné, že líh pašovala i údajně úplně první námořní loď, která nesla československou vlajku, škuner (námořní plachetnice) s pomocným motorem Kehrwieder. Před tím, než mohla být v roce 1924 zapsána do československého námořního rejstříku a přejmenována na Rusalku, se loď potopila, katastrofu nikdo nepřežil⁶² (v některých pramenech se hovoří o ztroskotání⁶³, v jiných o tom, že loď potopili finští celníci⁶⁴).

Odlíšné obchodní plány týkající se námořní plavby měli majitelé lodi Legie. Její nákup schválila schůze prozatímního představenstva

60 NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, VII-A-16-5: Informace o meziválečných lodích, nedatováno.

O dalších případech pašování lihu na některých lodích (Marie, Dalibor, aktivity podnikatele Spitzera) píše ve své knize Václav Švarc; zde autor vycházel z dobového tisku (Václav Švarc: *Na vlnách moří a oceánů*, s. 226–230).

61 NA Praha, Československý plavební úřad, 1921–1950, karton 80, inv. č. 1012, citováno dle Jan Herman: Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Bata Shoe Company, 1932–1935. *The International Journal of Maritime History*, roč. 27, č. I (2015), s. 84.

62 Jaroslav Pacovský: *Mořští vlci na Blaníku*, s. 17.

63 Radek Novák: *Námořní přeprava*, s. 87; Jiří Machota: *Československo na mořích a oceánech*, část Historie československé námořní dopravy, nestránkováno.

64 NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-5: Informace o meziválečných lodích, nedatováno.

Banky československých legií 12. července 1920, tedy krátce po založení samotné Legiobanky.⁶⁵ Hlavním důvodem pro toto rozhodnutí byla potřeba přepravit přibližně 16 700 tun zboží z Vladivostoku do Evropy; ve prospěch nákupu hovořila i příznivá cena a možnost snadno ve Vladivostoku zajistit potřebnou obsluhu lodi. Při rozhodování zazněl také argument, „že již dávno bylo přání všech zaopatřit si vlastní větší loď“.⁶⁶ Nelze s jistotou určit, zda přání vycházelo z reálných potřeb Legiobanky, či zda vyjadřovalo například snahu prezentovat touto formou kapitálovou sílu banky, případně jiné zájmy banky či jednotlivců. Loď Legie (původní japonské jméno Taikai Maru) vyplula na svoji první plavbu z Vladivostoku do Terstu 24. srpna 1920⁶⁷, 28. října 1920 byla v Terstu slavnostně přejmenována⁶⁸.

Po prvních letech provozu Legie však bylo pro Legiobanku stále obtížnější najít pro loď vhodné zaměstnání. V roce 1927 téměř 30 % celkového lodního prostoru, který měla banka k dispozici (tedy včetně pronájmů cizí tonáže), zůstalo nevyužito.⁶⁹ Z celoročního pronájmu lodi Legie v roce 1928 byla uhrazena ztráta roku 1927 a generován „malý zisk“ 34 504,13 korun československých. Správní rada proto došla k závěru, že ačkoli má Legie, kromě doby nutné pro opravy, stále zaměstnání, „není podnikání ziskovým, nýbrž spíše propagací“ Československa, kterou navíc stát získává prostřednictvím Legiobanky velice levně. I proto, že Legie „jest jedinou oceánskou lodí, která provozuje regulérní obchod dopravní [...] a nezabývá se jako jiné t.zv. také ‚československé lodi‘, jež i když plují do zámoří, vezou kontrabandu[,] at jsou to již zbraně anebo líh [...], a obvyčejně jsou československé pouze na papíře, při čemž je v pozadí vždy nějaký říšsko-

65 Banka československých legií (Legiobanka) byla založena v listopadu 1919 v Irkutsku jako přirozené vyústění dlouhodobé hospodářské aktivity československých legií v Rusku. Společně se vznikem Legiobanky zahájila činnost také Centrokomise, „která fungovala jako akciová společnost ve Vladivostoku až do roku 1921“ (Daniela Brádlarová: *Banka československých legií v letech 1919–1938*, disertační práce. Praha, Filozofická fakulta UK 2006, s. 12, 25).

66 Archiv České národní banky Praha, fond Banka československých legií (Legiobanka) v Praze (dále AČNB Praha, BČL), sg. BČL/4/5, Protokol č. 5 ze schůze prozatímního představenstva Banky čsl. legií konané 12. června 1920 v místnostech Centrokomise ve Vladivostoku.

67 Jiří Machota: *Československo na mořích a oceánech*, část Historie československé námořní dopravy, nestránkováno.

68 Antonín Fojtů: *Moře milované, moře proklínané I*, s. 34.

69 AČNB Praha, BČL, sg. BČL/13/10, Schůze správní rady 14. 3. 1928.