

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](http://www.karolinum.cz)  
[ebooks@karolinum.cz](mailto: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 plavby<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Podrobnější informace o velikosti floty<sup>3</sup>, o nákupech a prodejkách lodí, o jejich využívání nabízí knihy Radka Nováka.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

Zatím asi nejrozsáhlejší prací k tématu je knížka Zdeňka Bastla, vydaná v roce 2009 u příležitosti 50. výročí založení podniku Československá námořní plavba (ČNP).<sup>6</sup> 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,<sup>7</sup> tak pro knihy bývalého lodního lékaře Otakara Mlejnků.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> Vedle knih vzpomínek vydal dva sborníky medailonků vybraných osobností či legend československé námořní plavby.<sup>10</sup> 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.“<sup>11</sup>) Protipólem k tématu práce strojního oddělení je knížka Vlastislava Ringela, námořníka palubního oddělení,<sup>12</sup> věnovaná čtyřem lodím stejného typu, které ČNP zakoupila na přelomu 60. a 70. let (Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň). Soubor memoárů doplňují knihy stevarda Romana Vašiny<sup>13</sup> a kuchařů Jiřího Franka<sup>14</sup> a Pavla Braňky<sup>15</sup>.

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“.<sup>16</sup> 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 média<sup>17</sup> a z médií širší veřejnost<sup>18</sup>.

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 I<sup>19</sup> z polské Gdyně do čínského Kantonu.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup> 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-zapomenu-te-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*.<sup>22</sup> Kombinaci literatury faktu a cestopisu přináší knížka Jaroslava Pacovského *Mořští vlci na Blaníku*.<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

K propagandistickým účelům byla využívána díla prozaická s tématem námořní plavby, a to především ta vydaná v 50. a 60. letech.<sup>25</sup> Knihy přibližující práci na moři, případně některé cesty námořních lodí, jsou doplněny nejrůznějšími ideologickými „vsuvkami“.<sup>26</sup> Propagandistická rovina se částečně projevila i v novinových článcích, které informovaly o nákupech lodí pro československou flotu.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup>

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 podnikání<sup>29</sup> 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,<sup>30</sup> 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 Čechofrachtu<sup>31</sup> a v ČLR tzv. spojovací komise, kterou tvořili dva zástupci z čínské strany a dva z Československé republiky.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> 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 let<sup>34</sup> 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).