

UNIVERZITA KARLOVA
FILOZOFICKÁ FAKULTA
ÚSTAV HOSPODÁŘSKÝCH A SOCIÁLNÍCH DĚJIN

DISERTAČNÍ PRÁCE

MODERNÍ HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ DĚJINY
(STUDIJNÍ PROGRAM: HISTORICKÉ VĚDY)

ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA, 1948–1989
CZECHOSLOVAK OCEAN SHIPPING, 1948–1989

Mgr. LENKA KRÁTKÁ

Poděkování

Když jsem poprvé oslovila profesora Kubů s tím, že bych se s ním ráda sešla, abychom společně sestavili individuální studijní plán mého doktorského studia na Ústavu hospodářských a sociálních dějin, odpověděl mi, že jsem se spletla a že on rozhodně mým školitelem není. Jsem velmi ráda, že se toto počáteční nedorozumění administrativního rázu vysvětlilo a profesor Eduard Kubů se mým školitelem stal a zůstal jím po celých pět let. Velmi mu děkuji za pozornost a odborné zázemí, které mi v průběhu studia věnoval. Děkuji i za trpělivost, kterou se mnou měl, a za všechny čas, který strávil opakovaným čtením mého pojednání o historii československé námořní plavby.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem disertační práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, 21. září 2016

Lenka Krátká

Abstrakt

Práce se věnuje problematice založení a rozvoje československé námořní plavby v období let 1948–1989. Téma je zpracováno s využitím velkého množství primárních pramenů; čerpá i z relevantní sekundární literatury. Kromě toho text přináší pohled na československou námořní plavbu prostřednictvím vzpomínek bývalých československých námořníků (zaznamenaných metodou orální historie). Cílem práce je postihnout historii československé námořní plavby v širším kontextu politického, zahraničněpolitického a ekonomického vývoje Československa ve sledovaném období. Klíčový moment pro založení obchodního loďstva znamenal rok 1948, kdy specifický politický a ekonomický vývoj (země se dostala do sféry vlivu Sovětského svazu a zároveň transformovala svou ekonomiku v centrálně řízenou s absencí tržních principů) umožnil rozvoj dopravního odvětví, pro jehož fungování nemělo Československo ani přirozené podmínky, ani praktické zkušenosti. Na základě politicky motivovaného rozhodnutí se Československá námořní plavba na počátku 50. let rozvíjela ve spolupráci s Čínskou lidovou republikou, která tak obcházela embargo uvalené západními státy na nákupy lodí i provoz námořní plavby. Po ukončení spolupráce s komunistickou Čínou (1967) se československé obchodní loďstvo dále rozvíjelo. Do poloviny 70. let se značným ziskem, později podnik čelil problémům, jež souvisely s ropnými krizemi, stále horší konkurenceschopností československého zahraničního obchodu a s narušováním obchodních vazeb s tradičními odběrateli zbraní (převozy tzv. speciálních nákladů byly pro podnik velmi výnosné). Ke konci 90. let, ve svobodném tržním prostředí, flota zanikla, lodě byly prodány.

Klíčová slova: centrálně plánovaná ekonomika, Československo, Čínská lidová republika, námořní plavba, námořník, socialismus, studená válka, zahraniční obchod.

Abstract

This work is concentrated on the topic of establishment and development of the Czechoslovak ocean shipping in the period 1948–1989. The theme is presented with using a large number of primary archive sources and relevant secondary literature. In addition, the text offers an insight into the topic through the memoirs of former Czechoslovak seafarers collected with the use of oral history method. The primary aim of this work is to capture the history of the Czechoslovak ocean shipping in a broader context of political, economic, and foreign policy development of Czechoslovakia in the given period. A key moment for founding a merchant fleet represented the year 1948, the communist coup d'état respectively, when the country came into the sphere of the Soviet Union's influence and transformed its economy into a centrally planned one with the absence of market principles. These specific circumstances enabled to develop a transport sector which Czechoslovakia did not have either natural conditions, or practical experience with. Based on a politically motivated decision, the Czechoslovak ocean shipping in the early 1950s was developed in cooperation with the People's Republic of China. By this way the communist China circumvented the embargo imposed by Western countries on its shipping and ships purchases. When this cooperation was terminated (1967), the Czechoslovak merchant fleet further expanded. Until the mid-1970s its development was characterized by a considerable profit; then the Czechoslovak Ocean Shipping company faced problems associated mainly with the oil crises, still worse competitiveness of Czechoslovak foreign trade and erosion of trade relationships with traditional buyers of Czechoslovak weapons and military goods (transport of this cargo was very profitable). At the end of the 1990s, in the changed economic conditions, the Czechoslovak merchant fleet terminated the operation, the ships were sold.

Key words: centrally planned economy, Cold War, Czechoslovakia, foreign trade, ocean shipping, People's Republic of China, seafarer, socialism.

Obsah

Úvod: československá námořní plavba jako předmět historického bádání.....	8
Obraz námořní plavby v literatuře, v dokumentech a v síti internet.....	9
Hlavní přístupy ke zpracování tématu.....	22
Etapy rozvoje československé námořní plavby v letech 1948–1989	27
Československá námořní plavba mezi světovými válkami	31
Námořní loď Republika a „její“ politický úkol (1948–1953).....	38
Potíže Čínské lidové republiky se zajišťováním námořní přepravy.....	41
Loď Republika – „zesiluje se obchodní flota SSSR a lidově demokratických států“	46
Tajný protokol o spolupráci s Čínskou lidovou republikou.....	52
Nabídka partnerství v čínsko-polském lodním jednatelství.....	53
Investice Čínské lidové republiky: loď Julius Fučík, Lidice, Dukla a Mír (1954–1958).....	55
Československo začíná budovat vlastní obchodní loďstvo (1959–1964)	66
Založení podniku Československá námořní plavba	68
Organizace podniku.....	72
Čínské investice do nákupu námořních lodí po založení ČNP	73
Pasažérské lodě pro čínské imigranty	75
Budování československé obchodní floty.....	77
Rozvoj československé floty po ukončení spolupráce s ČLR (1965–1970).....	81
„Bojíte se toho, že by se USA na vás zlobily“ (první vážné problémy ve spolupráci s ČLR).....	82
Akční program Československé námořní plavby	86
Rozvoj československé floty ve druhé polovině 60. let.....	90
Události roku 1968 a jejich otisk v životech některých námořníků	95
Hlavní charakteristiky procesu tzv. normalizace v Československé námořní plavbě	98
Období, kdy byl dosažen rekordní zisk (1971–1976).....	101
Změny v hospodaření podniku na počátku tzv. normalizace.....	101
Přeprava speciálních nákladů	106
Obchodování na černém trhu – případ „šátečkové aféry“	110
Československá námořní plavba jako objekt zájmu Státní bezpečnosti.....	114
Rozsáhlé využívání lodí pro československý zahraniční obchod (1977–1983)	120
Období prvních „podnikatelských“ aktivit v námořní dopravě (1984–1989)	134
Druhá polovina 80. let – Československá námořní plavba pomalu překonává krizové období	136
COSSHIP (společný československo-čínský podnik pro námořní dopravu).....	141
Bareboat charter (pronájem lodí bez posádky).....	145

Provoz československé/české floty v tržním prostředí (1990–1998).....	148
„Mám odslouženo 21 let, 7 měsíců, 13 dní. Kdybych mohl, hned bych se vrátil...“ (o životě a práci námořníků)	157
„Práce na lodi je zkrátka jiná“ (o profesích a lodní hierarchii).....	158
„Člověk se musel rozhodnout“ (o působení komunistické strany na námořních lodích).....	167
„Byl jsem zvědavý, jestli je moře slané“ (o cestování a emigraci)	170
„Trochu si přilepšit“ (o platech a šmelině).....	173
„Manželka s ním obeplula zeměkouli“ (o cestování s rodinou).....	178
„Nikdy se nezbláznila, vždycky to vydržela“ (o rodinném životě námořníka)	182
„To byla moje láska v Kanadě“ (o milenkách).....	184
„Já jsem na té lodi byl v kuse dva roky“ (o životě na lodi)	186
Československá námořní plavba v letech 1948–1989 (závěrečné shrnutí)	190
Prameny a bibliografie	198
Archivní prameny.....	198
Publikace, odborné stati	213
Periodika	217
Zákonné úpravy.....	219
Online zdroje	222
Rozhovory.....	226
Související literatura.....	227
Přílohy.....	229
Seznam příloh.....	229
Příloha č. 1: Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období.....	230
Příloha č. 2: Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1998	231
Příloha č. 3: Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960).....	235
Příloha č. 4: Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970).....	237
Příloha č. 5: Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980).....	240
Příloha č. 6: Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990).....	241
Příloha č. 7: Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let.....	242
Příloha č. 8: Možné vojenské využití československé obchodní floty	244
Příloha č. 9: Aktivity ČNP v oblasti pasažérské přepravy	247
Vysvětlivky a zkratky	249

Úvod: československá námořní plavba jako předmět historického bádání

Námořní doprava představuje celosvětově nejdůležitější dopravní obor, bez něhož by „současný světový obchod prakticky nemohl existovat“. Prudký nárůst objemu zboží přepravovaného po moři lze sledovat po druhé světové válce – hranice jedné miliardy tun takto dopravených nákladů byla překonána v roce 1960 (v současnosti se více než 90 % přeprav uskutečňuje po moři).¹ V poválečném období se do podnikání v námořní dopravě zapojilo i Československo, které tak navázalo na ne příliš rozsáhlou zkušenost s provozem námořních lodí z dob první republiky.

K největšímu rozvoji československého obchodního loďstva pak došlo v éře postátněně 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 plavby² dosud chybí; i přes to, že dnes je k dispozici nemalé množství publikací, které existenci tohoto specifického dopravního odvětví určitým způsobem prezentují.

¹ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti, in: Námořní obchod EU v souvislostech [online] [2016-08-24]; <http://navaltrade.net/node/5>.

² V kontextu této práce spojení slov „československá námořní plavba“ odkazuje k obchodnímu loďstvu obecně; „Československá námořní plavba“ pak označuje podnik specializující se na námořní přepravu, založený v roce 1959.

Obraz námořní plavby v literatuře, v dokumentech a v síti internet

Odborná a populárně naučná literatura

Základní obraz o československém obchodním loďstvu lze najít v širších **přehledových pracích** z oblasti hospodářských dějin, které využívají zejména informace ze statistických ročenek, případně z populárně-naučných pojednání. Zde bývá nejčastěji zmíněn rok 1952, kdy byla uvedena do provozu první československá námořní loď, a dále údaj o dvanácti provozovaných lodích v roce 1987.³ V publikaci Václava Průchy je uvedena i stručná informace, že námořní doprava měla v období studené války také strategický význam, jelikož usnadňovala přepravu „zbrojní techniky a byla využívána hlavně v obchodě se vzdálenými socialistickými a rozvojovými zeměmi“.⁴ Dále autor stručně reflektuje úspěšný rozvoj floty⁵ na konci 80. let a skutečnost, že „na počátku 90. let nezůstala ve vlastnictví českých nebo slovenských subjektů ani jedna námořní loď“.⁶ Základní informace o velikosti floty, o nákupech a prodeích lodí, o jejich využívání nabízí knihy Radka Nováka.⁷ Tento autor nevynechává ani skutečnost, že Československá námořní plavba (ČNP) byla založena jako společný československo-čínský podnik s cílem zmírnit dopady embarga v oblasti námořní přepravy vůči Čínské lidové republice.⁸

³ Viz například Ivan Jakubec, Marcela Efmertová, Pavel Szobi, Jan Štemberk, *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848–1992*. Praha 2008, s. 243.

⁴ Václav Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, Praha 2009, s. 504.

⁵ 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. Slovo flotila (anglicky flotilla) je vytvořena ze španělského slova flota (anglicky fleet, česky flota) a koncovky -illa, jež vyjadřuje zdrobnělinu. 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. Užívání 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 2003, s. 84./

⁶ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 804.

⁷ Radek Novák, *Námořní přeprava*, Praha 1997; Praha 2005.

Jedná se o základní přehled informací k historii československého obchodního loďstva, tyto publikace se však primárně zaměřují na problematiku námořní dopravy obecně, jsou určeny především podnikatelům v námořní přepravě, případně studentům dopravních oborů či ekonomiky a managementu. Kniha je navíc zpracována ve formě učebnice, zdroje jsou vyjmenovány v závěru výkladové části, bez průběžného odkazování v textu.

⁸ Novák, *Námořní přeprava*, 2005, s. 89.

V některých částech kniha *Námořní přeprava* vykazuje vysokou míru shody s prací **Zdeňka Bastla**.⁹ Bývalý ekonomický náměstek ČNP **u příležitosti 50. výročí založení podniku připravil publikaci**,¹⁰ v níž shrnul podstatné informace o československé/české flotě; s ohledem na svou odbornost se zaměřil především na ekonomické aspekty provozu československých námořních lodí. Kniha tak představuje zatím první a jediný pokus nahlédnout problematiku československého obchodního loďstva optikou čísel a ekonomických ukazatelů. Vzhledem k absenci jiné odborné publikace je tato práce (společně s webovými stránkami www.namorniplavba.cz, které spravuje také Zdeněk Bastl) využívána i pro diplomové práce¹¹ či zájemci z řad médií, případně odborné veřejnosti.

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. Přitom sám autor uvádí, že informace čerpal z Národního archivu, Národního technického muzea a „od řady bývalých pracovníků podniku“.¹² Lze předpokládat, že další informace si autor mohl opatřit ještě jako ekonomický náměstek ČNP, tudíž pocházejí z jeho sbírky dokumentů či pracovních poznámek. Odpovídala by tomu i skutečnost, že Zdeněk Bastl zveřejňuje některé 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.

Přesnější informace o zmiňované československo-čínské spolupráci v námořní dopravě nabízí Aleš Skřivan, který ji označuje za „zajímavý jev“, jenž „měl bezesporu i ekonomický rozměr“. Autor, na rozdíl od předchozích citovaných prací, zmiňuje i dva důležité milníky v rozvoji spolupráce, a to Protokol o rozvoji námořní dopravy z roku 1953 a dále založení podniku Československá námořní plavba v roce 1959. V této souvislosti zdůrazňuje, že se jednalo „o oboustranně výhodný projekt, který přinášel oběma stranám i nemalé ekonomické výhody“. /Aleš Skřivan ml., *Československý vývoz do Číny 1918–1992*. Praha 2009, s. 235./ Ani práce Aleše Skřivana, která poměrně podrobně mapuje problematiku obchodních vztahů Československa a Čínské lidové republiky, se k tématu československé námořní plavby detailněji nevyjadřuje. Důvodem je zejména špatná dostupnost primárních pramenů, ale i skutečnost, že v porovnání s dalšími obchodními vazbami obou zemí měla námořní plavba jen okrajový význam.

⁹ Pro srovnání: Novák, *Námořní přeprava*, 2005, s. 93, 94 vs. Přehled lodí, in: *Námořní plavba* [online] [2015-05-06]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/311.html>.

¹⁰ Zdeněk Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, Praha 2009.

¹¹ V posledních letech byly k tématu aktivit Československé námořní plavby obhájeny dvě diplomové práce: Moniky Mičkové na Pedagogické fakultě Univerzity Karlovy (2011) a Gabriely Jurčíkové na Vysoké škole finanční a správní (2012). V obou případech se jedná o dcery bývalých námořníků (kapitána Pavla Mičky a prvního palubního důstojníka, později kapitána Jiřího Jurčíka). Monika Mičková převážnou část informací převzala z internetových stránek www.namorniplavba.cz. Gabriela Jurčíková se zaměřila spíše na současnou praxi zaměstnávání českých námořníků v zahraničí, čerpala i z dokumentů zahraniční provenience (především International Maritime Organization).

¹² Citováno z neoficiální zprávy, kterou Zdeněk Bastl oslovil bývalé námořníky s prosbou o doplnění informací o lodích, posádkách, cestách atd., případně o dodání relevantních dokumentů a fotografií. Email přeposílal za Spolek veteránů ČNP 25. června 2015 Petr Sýkora. /Soukromá korespondence autorky./

Navzdory skutečnosti, že není zřejmé, z jakých pramenů Zdeňěk Bastl čerpal, informace v této knize vykazují vysokou míru shody s primárními 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“, případně jen „mírné rozdíly“ u 92,3 % sledovaných údajů (podrobněji tabulka č. 10 a metodologická poznámka před přílohou č. 3). Tento výsledek opodstatňuje využití některých údajů z publikace Zdeňka Bastla i v předkládané práci – především v části, která se týká hospodaření ČNP v 90. letech. Je však nutné reflektovat určitou míru nespolehlivosti zde zveřejněných informací i upozornění samotného autora, že „neručí za případné chyby nebo nepřesné údaje v textu“, jelikož prameny, s nimiž pracoval, jsou různorodé a „v detailech se od sebe liší“.¹³

Knize Zdeňka Bastla chybí také zasazení do širšího kontextu sledovaného období, především reflexe ekonomických a politických souvislostí využívání námořní plavby. Autor tak předkládá data o provozu floty v určitém „vzduchoprázdnu“, případně se vyjadřuje velmi opatrně, respektive některé souvislosti zkresluje. Uvádí například, že důvody pro spolupráci s Čínskou lidovou republikou (ČLR) v oblasti námořní přepravy v 50. letech byly „převážně politické“, jelikož vyplývaly z hospodářské a politické diskriminace ČLR. Vzápětí však význam politických důvodů spolupráce upozaduje a argumentuje rozsáhlou výměnou zboží mezi oběma zeměmi a nedostatečným dopravním zajištěním tohoto obchodování. A zároveň zdůrazňuje, že spolupráce přinášela „pozitiva oběma stranám“. Širší politicko-ekonomický kontext provozu floty prezentuje tak, aby byl v souladu s hlavním cílem publikace, a to je připomínka úspěchů československého obchodního loďstva, snaha, aby se nezapomnělo na ty, kteří se „svou celoživotní prací“ zasloužili o dobré výsledky a pověst Československé námořní plavby.¹⁴

Vysoká profesionalita podniku i jednotlivců, kvalitně odváděná práce, výlučnost povolání, překonávání překážek – to jsou motivy, které představují určitý jednotlívý prvek další skupiny textů, jež se věnují historii československé námořní plavby – knih **memoárových**. Po listopadu 1989, kdy jediným omezením pro jejich zveřejnění zůstala otázka finančních prostředků a schopnosti písemného projevu, vyšlo dohromady dvacet jedna vzpomínkových knih, drtivá většina z nich po roce 2000. Tato skutečnost může

¹³ Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 177.

¹⁴ *Ibid.*, s. 15–16, obálka.

souviset se snahou zachovat alespoň písemné svědectví o československé/české flotě poté, co byla v roce 1998 prodána poslední námořní loď. Knihy jsou psány s velkou mírou subjektivity, přístup ke zpracování tématu ovlivňuje zejména profese, kterou autor vykonával, respektive jeho zařazení v lodní hierarchii.

Nepotvrdil se ani předpoklad, že nejkomplexnější obraz daného odvětví nabídnou vzpomínky námořních kapitánů,¹⁵ případně nejvyšších důstojníků – jelikož ti byli zodpovědní za provoz lodí, za bezpečnou plavbu, za náklad a ze své pozice měli i větší vhled do problematiky chodu podniku, námořní plavby obecně. Dobře ilustruje zpracování tématu založení československého obchodního loďstva v jejich knihách. Kapitán Fojtů za rozhodující podnět pro provozování vlastní námořní dopravy označuje „prudký rozvoj“ obchodu Československa „s Čínou a oblastmi Dálného východu, který byl ohrožen embargem západních států vůči Číně“.¹⁶ Kapitán Novotný v této souvislosti nabízí zjednodušené vysvětlení, že po rozdělení země se všechny demokratické státy rozhodly Čínu „uchvácenou“ komunisty bojkotovat, takže Čínská lidová republika provozovala své lodě pod československou vlajkou.¹⁷

Ani jeden z autorů (a to platí i pro všechny ostatní knihy vzpomínek) nezmiňuje širší mezinárodněpolitické souvislosti této spolupráce, kontext studené války, příslušnost Československa do sovětské sféry vlivu, sovětskou podporu ČLR v prvních letech její existence. Skutečnost, že Československo zpočátku rozvíjelo svou námořní plavbu společně s komunistickou Čínou, musí být zmíněna – tomuto momentu se nemohli autoři vyhnout. Omezili se však na jeho prezentaci v jakési „očistěné“ formě „pouhých“ obchodních vztahů. Dále historii námořní plavby přibližují prostřednictvím nákupů a prodejů námořních lodí, případně přepravních výkonů floty. V tomto kontextu pak popisují své vzpomínky na život a práci námořníka (bouře, nebezpečí a jeho zvládnutí, problémy s náklady, jednání s přístavními úřady, neočekávané i zábavné příhody související s prací na moři, specifika funkce kapitána atd.). Nedílnou součástí popisu tvrdé a nebezpečné práce námořníků i jejich cestovatelských zážitků jsou také pasáže, jež život a práci na moři romantizují.

¹⁵ Antonín Fojtů, *Moře milované, moře proklínané I*, Praha 2006; *Moře milované, moře proklínané II*, Praha 2006. Radomír Novotný, *Vzpomínky námořníka 1.*, Praha 2014 (druhý díl by měl vyjít v září 2016).

¹⁶ Fojtů, *Moře milované, moře proklínané I*, s. 35.

¹⁷ Novotný, *Vzpomínky námořníka 1.*, s. 69–70.

To platí i pro knihy dalšího autora vzpomínek, jenž patřil do skupiny důstojníků, bývalého lodního lékaře Otakara Mlejnka.¹⁸ Z titulu své profese autor nevypráví o práci námořníka – občas se říkalo, že doktor je na lodi „s Čedokem“¹⁹ (tedy, že ani není „skutečný“ námořník); tento autor se zaměřuje na nejrůznější zážitky z cest či výjimečné momenty života na moři a v přístavech. Když zmiňuje problematiku založení námořní plavby v Československu, snaží se s tématem „vypořádat“ stručně, krátkou zmínkou o spolupráci s Čínskou lidovou republikou;²⁰ stejně jako výše citovaní autoři, bez reflexe širších politicko-ekonomických souvislostí. Některé momenty z provozu československé floty se snažil zachytit druhý palubní důstojník František Ptáček.²¹ Vedle knih vzpomínek vydal dva sborníky medailonků vybraných osobností či legend československé námořní plavby.²² Ve všech jeho pracích jsou přítomny silné prvky romantiky i emocí, emoční vyznání obsahuje zvláště první díl medailonků, v němž autor připomíná již nežijící námořníky, respektive námořní kapitány (námořníci dalších profesí jsou zmiňováni až ve druhém díle).

Zatím posledním námořním důstojníkem, který sepsal své vzpomínky, je první strojní důstojník Michal Svoreň.²³ I v jeho knize se objevují motivy specifik práce na moři, někdy dobrodružství, někdy tvrdé dřiny. V tomto případě jsou však popisovány spíše z pozice „technické“ a také jako reakce na určité upozadování významu činnosti strojního oddělení. („I jiní si myslí, že loď pluje po moři sama a strojní oddělení je zbytečné.“²⁴) Problematice založení a provozu floty se autor nevěnuje, pro své vyprávění využívá pouze informace o lodích, s důrazem na loď Karlovy Vary a její technické problémy.

¹⁸ 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 2000; *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná*, 2. vydání, Praha 2012; (*Český doktor na moři II.*) *Dálná plavba volá*, Praha 2006; *Český doktor na moři III. Svět křížem krážem*, Praha 2007; *Český doktor na moři IV. Bez konce širé moře je...*, Praha 2009; *Český doktor na moři V a v Americe. K břehům Nového světa*, Praha 2010; *Český doktor na moři VI. 1000 mil vzhůru po Amazonce*, Praha 2011; *Český doktor na moři VII. ...a ti, co jsou na moři*, Praha 2013.

¹⁹ Rozhovor s I. P. (lodní lékař, 13 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

²⁰ Mlejnek, *Dálná plavba volá*, s. 9.

²¹ František Ptáček, *Schody do celého světa*, Plzeň 1998; *Schody do celého světa*, 2. vydání, Praha 2014; *Modré vzpomínky: vlajková loď Vítkovice*, Praha 2004.

²² František Ptáček, *Modré medailonky I – Věčně živé námořní legendy*, Praha 2009; *Modré medailonky II – Vernisáž pamětníků*, Praha 2009.

²³ Michal Svoreň, *Slaný chléb. Odysea socialistického námořníka*, Praha 2013.

²⁴ *Ibid.*, s. 117.

Určitým protipólem k tématu práce strojního oddělení je knížka Vlastislava Ringela, námořníka první třídy palubního oddělení.²⁵ Kniha je věnována čtyřem lodím stejného typu, které ČNP zakoupila na přelomu 60. a 70. let (Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň). Vlastislav Ringel své vzpomínky na tyto lodi doplňuje o vhled do každodenní práce „palubáka“. V některých částech má vyprávění formu citového vyznání autora k lodím: „Naposledy jsem pohladil ocelový bok lodi, poděkoval jsem, že jsem se jí mohl dotýkat, že jsem nějaký čas mohl s ní žít.“²⁶ Pro tento svůj pohled nepotřebuje reflektovat širší okolnosti vzniku československé námořní plavby.

Podobné vyznění mají knihy stevarda Romana Vašiny²⁷ i kuchařů Jiřího Franka²⁸ a Pavla Braňky.²⁹ Jedná se o texty, v nichž cestovatelské zážitky doplňují vzpomínky na práci i běžný život na námořní lodi, nechybí ani reflexe námořnické minulosti autorů. Knihy v některých částech nabourávají obraz idylických vztahů mezi všemi námořníky, který je většinou přítomný v ostatních vzpomínkových knihách, byť často jen implicitně. Právě v reflexi osobního konkrétního zážitku jsou memoárové knihy nezastupitelné – nabízejí specifický pohled na námořní plavbu optikou „těch, kteří to zažili“. Negativem takových prací je vysoká míra subjektivity, snaha podat o sobě idealizovaný obraz, výběrovost příhod a zážitků apod.

A tak jsou v uvedených knihách některá témata či okolnosti provozu floty přehlíženy, případně po nich autoři nepátrají, jelikož se v problematice celé historie odvětví a podniku neorientují. Navíc je potřeba brát v úvahu, že o námořní plavbě podávají svědectví muži, kteří povolání námořníka milovali (u mnoha z nich lze hovořit i o určité formě závislosti). Proto jen velmi obtížně upozadují emoce, které k moři a lodím pociťují, a nejsou schopni reflexe širších souvislostí provozu námořní plavby.

Podoba současných prací o československé námořní plavbě je do určité míry i důsledkem špatné přístupnosti pramenů a chybějící komplexní historické práce o tomto dopravním odvětví i o podniku Československá námořní plavba. Soubor dosud vydaných memoárových knih však naznačuje, že tato absence může být i částečně výhodná.

²⁵ Vlastislav Ringel, *Vůně a krása okamžiku. Šťastný čtyřlístek Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň*, Praha 2014.

²⁶ Ibid., s. 147–148.

²⁷ Roman Vašina, *Otevřený deník českého námořníka*, Praha 2010.

²⁸ Jiří Frank, *Námořnické historky z lodí i přístavů*, Praha 2006.

²⁹ Pavel Braňka, *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby I. Od kuchtíka k šéfkuchařovi*, Praha 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby II. Od let pohodových k chaosu*, Praha 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby III. Smutnej konec jedny epochy*, Praha 2014.

Nedojde například k tomu, že by byly poškozeny některé „legendy“,³⁰ odhaleny souvislosti a fakta, které nezapadají do obrazu, jež o sobě, „svém“ podniku a „svých“ lodích dnes námořníci podávají. A ten je do značné míry idealizovaný; už jen pro to, že nemůže být pošpiněn minulostí, skutečností, že lodě byly pořízeny a využívány v době státního socialismu.

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“.³¹ Druhým klíčovým tématem jsou tito „Češi“,³² silní a „celí“ chlapi, kteří v práci na lodích obstáli. Oč více autoři knih hovoří o výkonech, o kvantitativních ukazatelích provozu floty, o to méně se věnují širším souvislostem fungování námořní plavby. Kvůli chybějícím odborným pracím a špatné dostupnosti primárních pramenů pak kusé informace z dostupné literární produkce přebírají i média³³ a z médií širší veřejnost.³⁴

Je zajímavé, že v podstatě stejným způsobem fungování a provoz československé námořní plavby prezentovala **knížní produkce předlistopadová**. Samozřejmě, že v těchto knihách chyběly „necenzurované“ osobní příběhy námořníků nebo třeba zmínky o politických pracovnících na námořních lodích či některých ne zcela

³⁰ Jana Geršlová, *Dějiny moderního podnikání*, Příbram 2012, s. 15.

³¹ Novotný, *Vzpomínky námořníka 1.*, s. 248.

³² Přesnější by bylo hovořit o Čechoslovácích, jelikož posádky na námořních lodích byly smíšené. Zde použitý výraz Češi odpovídá tomu, jak národnost posádek vnímají autoři memoárů.

³³ 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. Některé zobrazované symboly, například československá vlajka z poslední lodi Jan Želivský, umocňují emotivnost snímků a – zvláště v případě druhého dokumentu – dávají ještě silněji vyznít závěru o zániku prosperujícího podniku. /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)./

³⁴ Pro ilustraci konkrétní příklad: jedním z volitelných předmětů vyučovaných na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy (obor orální historie – soudobé dějiny) je historie československé námořní plavby. Před samotnou přednáškou mají studující povinnost shlédnout 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 doplní 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).

standardních cestách a nákladech,³⁵ uváděné v novějších knížkách. Základní popis vzniku, rozvoje a využívání obchodního loďstva je však velmi podobný. Československá námořní plavba je prezentována prostřednictvím údajů o počtu lodí a jejich parametrech, o celkové tonáži loďstva a o významných plavbách; patrný je i vliv dobových cenzurních opatření.³⁶

Nejstarší mezi těmito tituly 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*³⁷ z polské Gdyně do čínského Kantonu. Unikátní jsou zejména snímky ze života námořníků, které autor během plavby pořídil.³⁸ Do značné míry faktografická je i druhá kniha Václava Švarce,³⁹ která nabízí exkurz do problematiky námořní plavby (vývoj plavidel, objevitelské cesty, válečné lodě atd.), doplněný vzpomínkami autora na výše zmiňovanou plavbu na lodi *Republika I*.⁴⁰

Václav Švarc nebyl jediný, kdo široké veřejnosti před rokem 1989 zprostředkoval faktografické informace o československé námořní plavbě. Nejobsažnější byl v tomto ohledu *Atlas lodí*.⁴¹ Kombinací literatury faktu a cestopisu je knížka Jaroslava

³⁵ Jak píše například doktor Mlejnek o jedné cestě na Kubu: materiál „se nachází v keramických kontejnerech se speciálními vlastnostmi stěn i uzávěrů a je tak prudce jedovatý, že kdyby unikal i ve zcela stopovém množství, usmrtil by celou posádku. Hrozí to dokonce i na volném moři, kde za jízdy fouká stále vítr. [...] Posádka ví o nebezpečném nákladu ještě méně než já, trochu víc ví kapitán, nejvíc ví bystré očko [dohled nad nákladem, pracovník Ministerstva vnitra], ale to mlčí. [...] Transport jedovaté látky i její vykládku v Havaně jsme přežili.“ /Mlejnek, *Český doktor na moři III*, s. 19./

³⁶ Například v knize *Mořští vlci na Blaníku* zamlčení souvislosti mezi nákupem lodi *Legie* a činností československých legionářů. /Jaroslav Pacovský, *Mořští vlci na Blaníku*, Praha 1976, s. 17./

³⁷ 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.

³⁸ Václav Švarc, *Přes moře a oceány*, Praha 1958.

Autor, režisér dokumentárních filmů, původně předložil ke schválení „návrh na natočení uměleckého dokumentu z počátku naší socialistické mořeplavby“. Tento záměr byl zamítnut; Václavu Švarcovi však Ministerstvo zahraničního obchodu a Ministerstvo kultury umožnila, aby se zmiňované plavby zúčastnil a pořídil obrazový materiál. /Ibid., přebal./

³⁹ Václav Švarc, *Na vlnách moří a oceánů*, Ústí nad Labem 1977.

⁴⁰ Kniha byla určena dětem okolo deseti, dvanácti let věku (odpovídá tomu grafická úprava, ilustrace, jazykové prostředky), rozhodně se nejedná o historiografickou publikaci. Nicméně například v kapitole o lodích provozovaných pod československou 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 nezpochybnitelné, 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. /Švarc, *Na vlnách moří a oceánů*, s. 218–231./

⁴¹ Jaroslav Pacovský – Vladimír Podlena, *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo*, Praha 1984.

Konkrétní informace související s prací námořníka pak obsahovala učebnice, kterou zpracoval kapitán Jakub Frey (*Lod', moře, námořníci*, Praha 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 postupovým zkouškám.

Pacovského *Mořští vlci na Blaníku*.⁴² K 30. výročí založení podniku Československá námořní plavba vydalo nakladatelství Orbis reprezentativní obrazovou publikaci *Československo na mořích a oceánech*, která obsahuje i přehledové stati o historii námořní dopravy v Československu po druhé světové válce.⁴³ Pokud jde o důvody pro založení vlastní námořní plavby, je zde zdůrazňována snaha alespoň zčásti pokrýt „rostoucí objem zámořských přeprav“, a tak snížit závislost na kapitalistických rejdařích.⁴⁴

K propagandistickým účelům byla využívána díla prozaická s tématem námořní plavby, a to především ta vydaná v 50. a 60. letech. Knihy přibližující práci na moři, případně některé cesty námořních lodí jsou často doplňované nejrůznějšími ideologickými „vsuvkami“.⁴⁵ 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;⁴⁶ vyprávění o fiktivní lodi Holubice (Republika I) a její cestě z Polska do Číny;⁴⁷ knížka o životě a práci námořníků na lodi Republika I a o životě v zemích, které loď navštívila;⁴⁸ vyprávění jednoho z námořníků o práci na lodi Legie ve dvacátých letech.⁴⁹ Novější titul pak pojednává o plavbě lodi Košice I z Gdyně do japonské Wakajamy; zde je již kladen větší důraz na provoz samotné lodi.⁵⁰ Propagandistická rovina využívání vlastní námořní plavby se částečně projevila i v novinových článcích, které informovaly o nákupech lodí pro československou flotu.⁵¹

⁴² Pacovský, *Mořští vlci na Blaníku*.

⁴³ Jiří Machota, *Československo na mořích a oceánech*, Praha 1989.

⁴⁴ Machota, *Československo na mořích a oceánech*, nestránkováno, kapitola Historie československé námořní dopravy.

⁴⁵ Dva ilustrativní příklady: „Ještě dlouho potom jsme diskutovali. Slíbili jsme si, že my, námořníci, bratři hrdinů z Aurory, nikdy na význam a smysl jednoty nezapomeneme.“ /Vojmír Šimonek, *Moře volá odvážné*, Praha 1959, s. 67./

„Dovedeš si asi představit, jaké obrovské, mnohamiliónové příjmy získávala každoročně bývalá akciová Společnost Suezského průplavu. V nějakém časopise jsem četl, že za jeden rok dosáhl celkový příjem Společnosti částky třiceti miliónů egyptských liber, ale skutečný majitel průplavu – Egypt – dostal z těchto zisků jen sedm procent! K těm obrovským ziskům a hlavně kvůli ‚dobré‘ poloze umožňující kontrolu Blízkého Východu, Asie, Afriky a Středoziemního moře, poslaly západní mocnosti do Egypta svá vojska, aby dobyla nazpět to, co Egyptanům odjakživa patřilo – a nevyšlo jim to!“ /Bohumil Černý, *Na daleké plavbě*, Praha 1963, s. 42./

⁴⁶ Šimonek, *Moře volá odvážné*, Praha 1959.

⁴⁷ Rudolf Fabry, *Stará dobrá loď*, Bratislava 1962.

⁴⁸ Černý, *Na daleké plavbě*, Praha 1963.

⁴⁹ Bedřich Stožický, *S palubou pod nohama*, Brno 1973.

⁵⁰ Antonín Jakeš, *Poutník oceány*, České Budějovice 1980.

⁵¹ Národní archiv Praha (dále NA Praha), fond MZV, výstřižkový archiv III, karton 1500, inv. č. 1f3, 1952, 1953, 1955, 1957, 1959–1961, 1963–1965, 1970, 1971.

K prezentaci úspěchů československé námořní plavby sloužily také dokumentární filmy. Nejstarší z nich je snímek Naše zámořská plavba (1956, režie Vladimír Kabelík) věnovaný lodi Republika I; jedná se v podstatě o film z „dělnického prostředí“, doplněný atributy života na námořní lodi a zdůrazňováním úspěchů socialistického hospodářství.⁵² Pravděpodobně nejznámější ve skupině snímků o československé námořní plavbě je film Bratr oceán (1958) režiséra Jiřího Sequense (námět a scénář Jiří Svetozar Kupka, kamera Rudolf Milič). Film vychází 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.⁵³ 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 lodního deníku (1981, režie Jan Boněk).

Značně rozsáhlý korpus literatury k tématu československé námořní plavby tedy nabízí pohled, v němž převažuje důraz na romantiku a na úspěchy provozu tohoto odvětví (ten pak podtrhují díla filmová). Z uvedených titulů je proto dále v textu využita především faktografická publikace Zdeňka Bastla. A pro dokreslení některých konkrétních událostí jsou citovány záznamy z knih memoárových. Práce však vychází především z archivních pramenů, z nichž většina dosud nebyla publikována.

Archivní prameny

S ohledem na skutečnost, že první aktivity v oblasti rozvoje námořní plavby po roce 1948 byly determinovány zahraničně-politickými 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 archivu, ve fondech Úřad předsednictva vlády (1945–1959, tajná spisovna; 1945–1968,

⁵² Film byl pro badatelské účely promítnut ve střižně Národního filmového archivu, 22. 8. 2013.

⁵³ Vzpomínka jednoho z narátorů na toto natáčení: „A začátkem října jsme přijeli zase z Číny do Jugoslávie, do Rijeky, a tam jsme vykládali. A tenkrát akorát tam byl Sequens se svým štábem a natáčel Bratr Oceán. A bylo dohodnuto, že jak budou objíždět loď a budou natáčet, tak že jako máme zakotvit. Hodit kotvu. Hodit ty tři nebo čtyři šakle [článek kotevního řetězce – pozn. autorky]. Jenže ono se to vysypalo všechno. Málem to shořelo, jak ten řetěz sjel do moře. Obložení už taky asi bylo mizerný, ošoupaný. A my najednou ze zádi viděli, jak stoupá od přídi obrovský dým prachu, kouřového, rudého, jak se to vysypalo všechno. Naštěstí řetěz zůstal trčet, je upevněný. A klucí, jak měli bílé věci pro film, byli úplně celí od rzi. Jak vylítalo to svinstvo.“ /Rozhovor s J. K. (kapitán, 32 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

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 (zázpisy z důležitých jednání se zahraničními partnery, záznamy o oficiálních událostech, například o křtu nové lodi, apod.).

Pokud jde o informace z námořního rejstříku Československé/České republiky, který spravuje Ministerstvo dopravy,⁵⁴ ani po složité 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, které některé dokumenty zničily. Podle oficiální zprávy o důsledcích povodně však mezi zmíněnými materiály nebyly archiválie týkající se námořní plavby.⁵⁵ V tuto chvíli není zřejmé, zda Ministerstvo dopravy příslušné archiválie k dispozici nemá, nebo o nich nemá přehled.

Hlavní pramennou základnu předkládané práce představuje fond Československá námořní plavba uložený v Národním archivu. Jedná se o nezpracovaný fond, k němuž existují prozatímní inventáře vypracované původcem. Fond obsahuje materiály finanční povahy, zázpisy 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,

⁵⁴ Do námořního rejstříku České republiky lze nahlédnout prostřednictvím online vyhledávacího formuláře (aplikace však neobsahuje historické záznamy): <https://maritimeoffice.mdcz.cz/public/vessel/search>.

⁵⁵ Viz souhrnná zpráva o důsledcích povodně 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/>

se však dochoval jen zlomek materiálů.⁵⁶ Ten je soustředěn v objektovém svazku č. 4147 (podstatná část dokumentů pochází ze 70. a 80. let). Doplňující 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.

Neúspěšné bylo hledání zakládacích listin podniků Metrans, Čechofracht a Československá námořní plavba. Oddělení fondů veřejné správy (Státní oblastní archiv v Praze) mě nejdříve odkázalo na Městský soud v Praze; odsud mi bylo doporučeno popsat Státní oblastní archiv (SOA) v Praze. Po čtyřech měsících komunikace s Oddělením fondů veřejné správy SOA Praha mi odpovědná pracovnice sdělila, že žádné požadované dokumenty nebyly nalezeny a odkázala mě na fond Československá námořní plavba uložený v Národním archivu.⁵⁷

Nebyly dohledány žádné relevantní materiály ve Všeodborovém archivu. Určité dokumenty týkající se pracovněprávní problematiky lze však získat v jiných výše zmiňovaných fondech. Například některé kolektivní smlouvy jsou přiloženy k zápisům z porad generálního ředitele, platební úpravy posádek námořních lodí jsou přístupné ze zápisů kolegia Ministerstva zahraničního obchodu atd.

Sekundární literatura

Zajímavým zdrojem informací se stala odborná periodika. V souladu s resortní příslušností (Ministerstvo zahraničního obchodu a Ministerstvo dopravy) byla problematika námořní plavby reflektována v časopisech *Doprava a Zahraniční obchod*. Ve specializovaném měsíčníku „pro otázky zahraničního obchodu“ se téma námořní plavby objevilo poprvé až v roce 1969 v článku o mezinárodním trhu lodního prostoru. O měsíc později zde byla publikována první část odborné stati o indexech sazeb námořní přepravy; závěrečná část o sazbách v námořní přepravě vyšla o dva měsíce později, v lednu 1970. V roce 1972 byl uveřejněn článek o vývoji Československé námořní plavby a v roce 1973 studie s názvem Přínos provozu československých námořních lodí pro

⁵⁶ 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./

⁵⁷ Emailová komunikace se SOA Praha: 28. 6. 2013, 8. 7. 2013, 6. 8. 2013, 15. 10. 2013, 29. 10. 2013.

zahraniční obchod ČSSR. Uvedené texty nabízejí spíše teoretický vhled do problematiky námořní dopravy pro odborníky, kteří v odvětví působili.

V porovnání s měsíčníkem *Zahraniční obchod* časopis *Doprava*⁵⁸ obsahuje mnohem rozsáhlejší soubor relevantních článků – v letech 1958 až 1989 celkem 28 studií. V souladu se svým podtitulem (provozně ekonomický měsíčník, později technicko-ekonomická revue) tento časopis přinášel nejen základní informace o československých lodích, o výběru posádek, o 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, o dopravních možnostech, které může československá plavba nabídnout, o vývoji kurzu akcií podniku 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.⁵⁹

K tématu rozvoje československé/české floty po roce 1989 nabízí rozsáhlý soubor informací specializovaný týdeník *TradeWinds*, založený v roce 1990 v rámci norského mediálního konsorcia Norges Handels og Sjøfartstidende AS (NHST Media Group). Týdeník poskytuje rozsáhlé informace (především) obchodního charakteru o segmentu námořní dopravy. Zprávy jsou připravovány reportéry v centrále v Oslu a dále v Asii (Šanghaj, Singapur, Indie), v Americe (Connecticut, Stamford), v Evropě (Atény, Londýn).⁶⁰ O československé/české námořní plavbě zde bylo 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 a jeho snaze námořní podnikání v Česku obnovit⁶¹).

⁵⁸ 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 čtvrtletník. Vydavatel Dopravní nakladatelství, od roku 1963 NADAS (Nakladatelství dopravy a spojů); další změna nakladatele proběhla na počátku 90. let (NADAS-AFGH, 1992–1993); a pak v roce 1994 (Dopravní a rozvojové středisko ČR) a 1996 (Ministerstvo dopravy a spojů ČR – Centrum dopravního výzkumu). V roce 2011 přestal časopis vycházet.

⁵⁹ V jednom případě článek z denního tisku z října 1993 (z výstřižku nelze určit periodikum) prezentoval i některé ekonomické informace (základní jmění firmy, dosahovaný zisk, počet zaměstnanců, vývoj kursu na burze a v RM-S). /Archiv Národního technického muzea Praha (dále ANTM Praha), sbírka Historie lodní dopravy, výstřižkový archiv, deník (název neuveden), 13. 10. 1993./

⁶⁰ TradeWinds: The Business of Shipping [online] [2015-06-23]; <http://www.tradewindsnews.com/aboutus/>.

⁶¹ Trond Lillestolen, Trnka Ready to Czech Out from Wobbling COS, in: *TradeWinds*, 21. 9. 2000.

Doplňkové zdroje informací

Pro úplnost je vhodné zmínit, že na serveru youtube.com lze k tématu československé námořní plavby nalézt několik amatérských videí.⁶² Ačkoli se jedná o snímky často zpracované v nízké kvalitě (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 Československé námořní plavbě. Před dvěma lety byla v Oblastním muzeu Praha-východ, Brandýs nad Labem uspořádána výstava věnovaná československému obchodnímu loďstvu (12. 6.–7. 9. 2014). Byly zde prezentovány základní informace o každé námořní lodi i nejrůznější 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 výstava přemístěna do Muzea a galerie severního Plzeňska v Mariánské Týnici (16. 6.–19. 7. 2015). Skutečnost, že Československá námořní plavba je dnes ve veřejném prostoru prezentována s důrazem na nostalgii ztraceného „výnosného podniku“, který dokázali Češi „navzdory všemu“ vybudovat, vystihuje zápis v návštěvní knize: „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.“

Hlavní přístupy ke zpracování tématu

Rozbor dosavadního stavu poznání a dostupné literární produkce k problematice fungování československého obchodního loďstva po druhé světové válce však ukazuje, že to, co se o československé námořní plavbě „vypráví“ a reprodukuje, vykazuje určitou míru zkreslení. K tomu přispívají nejrůznější jednostranné interpretace, mezi nimiž dominují následující diskursy: 1) hrdinský a romantizující; 2) diskurs umu a schopností jednotlivce; 3) a související syndrom „ztracené šance“, který zdůrazňuje, že několik nezodpovědných, nerozumných jedinců zničilo prosperující podnik. Ve svém celku se tento pohled na námořní plavbu snaží minimalizovat propojenost odvětví se státním socialismem, s požadavky předlistopadového komunistického vedení státu a jeho zahraniční politikou, potažmo s požadavky sovětského bloku.

⁶² Poslední plavba lodi Praha (díl 1–5), MS Mír křest, MS Mír Antverpy nakládka cukru, MS Mír cukr do Indie, MS Mír Cuba Bahamy, MS Mír Antverpy, Námořní loď Třinec – Ex Czechoslovak ship in Rotterdam.

Předkládaná práce si proto klade za cíl na základě kombinace jednotlivých typů pramenů a jejich verifikace sledovat příčinné souvislosti daného tématu, postihnout nejrůznější vztahy v jejich provázanosti, a tak porozumět fenoménu námořní plavby v celé jeho mnohohvrstevnatosti. Nejrůznější pohledy na zkoumanou problematiku (s využitím široké palety zdrojů) a jejich kombinace zároveň minimalizují případná neporozumění či zkreslení.

Hlavní přístup k práci s prameny je analytický, což umožňuje reflektovat vztahy, rozpory, různé souvislosti fungování námořní plavby, nahlédnout „za“ dobovou argumentaci o úspěšnosti tohoto druhu podnikání.⁶³ Proto je využívána převážně metoda nepřímá; prostá rekonstrukce historických událostí pomocí metody přímé by neumožnila klást otázky (a především nacházet odpovědi) týkající se příčin a důsledků jednotlivých událostí či skutečností. Nepřímá metoda je nezastupitelná při určování složitějších vztahů, při hlubší interpretaci údajů uváděných v pramenech. Zároveň je cenným nástrojem pro identifikaci toho, co v pramenech chybí, respektive toho, co v nich není explicitně řečeno. Hledání odpovědí na otázky, co a proč v pramenech chybí, dále rozšiřuje porozumění zkoumanému tématu.

Vzhledem ke skutečnosti, že se podařilo shromáždit dostatek materiálů, které obsahují číselné údaje, především roční rozborů hospodaření podniku, mohla být využita statistická metoda, a to především při tvorbě časových řad. Jedná se o řady zpracované v chronologické posloupnosti, progresivní metodou, jež zaznamenávají jednoduchý průměr (zisku, objemu přepraveného zboží, počtu cest) k danému okamžiku, typicky ke konci roku. Vytváření časových řad naráželo na určité metodologické úskalí – na skutečnost, že relevantní archivní fondy jsou jednak nezpracované a nepřístupné, jednak nekompletní. Problém byl eliminován kombinací pramenů několika typů i metodou sondy.

Časové řady pak tvořily základ nejrůznějších komparací. Komparativní metoda byla užitečná při sledování efektivitu provozu floty – porovnání jednotlivých období a výkonů bylo například základem interpretací o vlivu politické (a mezinárodněpolitické) situace na provoz námořní plavby. Dále byla využita možnost komparace výkonu československé floty a vývoje světového námořního trhu. O jeho vlivu na výsledky loďstva (podniku jako celku) hovoří i relevantní prameny, především komentáře

⁶³ 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.

k hospodářským výsledkům. Teprve srovnání však mohlo poskytnout východisko pro závěry o intenzitě tohoto vlivu.

Komparace výkonu floty a vývoje trhu byla jedním z důležitých zdrojů informací pro porozumění dobové argumentaci a hodnocení dosažených výsledků. Stěžejní zde byla interpretace pronikání ekonomických a mimoekonomických faktorů provozu námořní plavby, jež umožnila porozumět dobové argumentaci při hodnocení dosažených výsledků. Hospodářské výsledky byly zpracovávány tak, aby se podařilo přesvědčit nadřízenou složku, že hospodaření podniku je bezproblémové: „byla to literární díla [výkazy hospodaření], kde jsem musel přesvědčit nadřízený orgán, že vlastně náš špatný výsledek je veliký úspěch“.⁶⁴

Metoda orální historie byla nezastupitelná v části, jež nabízí pohled na československou námořní plavbu, respektive na podnik prostřednictvím vzpomínek bývalých námořníků. Soubor sedmnácti orálněhistorických rozhovorů pořázený v roce 2010 obsahuje nahrávky s muži všech úrovní lodní hierarchie a všech oddělení (kromě radiodůstojníka a stevarda). Z hlediska národnosti se jedná o sbírku rozhovorů s patnácti Čechy a dvěma Slováky. Nejstarší narátor se narodil v roce 1929, nejmladší v roce 1964. Kvůli ochraně soukromí jsou rozhovory v textu citovány jen s iniciálami jmen, uvedení pracovní pozice dotyčného a délky zaměstnání u Československé námořní plavby. Pro význam sdělení není jméno důležité, při publikaci textu by však (v krajním případě) mohlo jeho zveřejnění u konkrétního tvrzení vést k nejrůznějším kontroverzím a problémům mezi bývalými námořníky.

Práce s rozhovory nabízí i určité rozšíření či doplnění biografických přístupů k historii námořní plavby, jak byly zachyceny v knihách memoárových. Ve vztahu k pramenné základně jsou zaznamenány životní příběhy a osobní svědectví také korektivem oficiálních pramenů/dokumentů. Mají však své limity, protože některé skutečnosti v rozhovorech nejsou vůbec zmiňovány – typicky ty, jež se týkají propojenosti aktivit podniku či jednotlivých námořníků se zájmy Státní bezpečnosti. Souvisí to s výše zmiňovanými třemi preferovanými pohledy na námořní plavbu, které se snaží tuto souvislost potlačovat a udržovat obraz námořní plavby jako prosperujícího odvětví, které vybuodovali Čechoslováci svým umem a odvahou.

⁶⁴ Ústav pro soudobé dějiny, Centrum orální historie, sbírka Rozhovory, Rozhovor se Zdeňkem Bastlem vedla Anna Přikrylová, 27. 9. 2011.

Právě tvrzení o nezpochybnitelné ekonomické výkonnosti československé floty, jež je neustále reprodukováno, je však nutné ověřit. Bez znalosti širších souvislostí, analýzy provázanosti aktivit v oblasti námořní dopravy a politiky, respektive zahraniční politiky, totiž nelze potvrdit (ani vyvrátit) hypotézu o ekonomickém přínosu námořní plavby pro československé hospodářství.

To vše vede ke klíčovým otázkám: V čem spočíval smysl existence československé námořní plavby? Kdo z jejího provozu profitoval? Při hledání odpovědí je nutné soustředit se především na tyto dílčí problémy.

Sloužila československá námořní plavba spíše politickým zájmům státu (respektive bloku), nebo fungovala zejména jako ekonomický subjekt se značným významem pro národní hospodářství?

Odvíjela se, případně do jaké míry, ziskovost podniku od strategických, respektive vojensko-strategických zájmů státu?

Jak ovlivňovala provoz floty příslušnost Československa do sovětského bloku, případně okolnosti studené války?

Jakým způsobem se Československá námořní plavba vyrovnávala se svou „unikátní“ pozicí podniku založeného a řízeného v kontextu centrálně plánované ekonomiky, jehož služby však ovlivňoval vývoj světového námořního trhu?

Co tato specifická pozice Československé námořní plavby znamenala pro postavení zaměstnanců, především námořníků a jejich rodin?

Zpracování tématu vychází z komplexního pohledu na ekonomické aspekty provozu československé floty. Důvodem je skutečnost, 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 se vždy vyzdvihovaly 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).

Vzhledem k tomu, že podstatu činnosti námořní plavby představují služby realizované v zahraničí, často se zahraničními partnery, je nutné zpracování tématu opírat také o

vývoj světového námořního trhu. Na tomto trhu však ČNP nepůsobila jako samostatný komerční subjekt, jelikož se musela řídit principy centrálně plánované ekonomiky. V té Československá námořní plavba tvořila součást monopolu zahraničního obchodu, představovala organizaci s výsadním postavením při poskytování služeb námořní přepravy. Tyto služby využívaly jiné monopolní podniky zahraničního obchodu (komoditně vymezené) – prostřednictvím organizace zahraničního obchodu Čechofracht. Čechofracht jako držitel monopolu v oblasti mezinárodního zasilatelství a spedice – představoval „spojovací článek“ mezi podniky zahraničního obchodu a československými dopravci. Pro hospodaření ČNP pak mělo zásadní význam, jak velká část její přepravní kapacity byla využívána právě tuzemskými subjekty, jelikož volná tonáž mohla být uplatněna na trhu kapitalistickém.

Kromě ekonomických souvislostí provozu námořní plavby je pro uchopení tématu důležitá reflexe kontextu politického, případně politicko-ekonomického – kvůli propojení výtěžné činnosti na straně jedné a zájmů státu, respektive stranických a státních orgánů na straně druhé. S ohledem na povahu podnikání – oblast zahraničního obchodu – nelze opomenout ani kontext zahraniční politiky. S tím úzce souvisí případné strategické (strategicko-vojenské) využívání námořní plavby – přeprava „speciálních“ nákladů, využití lodí pro potřeby bezpečnostních složek či pro vojenské účely. Provoz vlastní námořní plavby, zvláště pokud se jedná o lodě vnitrozemského státu, lze vnímat také jako určitou formu (sebe)prezentace státu, jež mohla sloužit k účelům propagandistickým.

Pro postižení co nejširšího spektra všech dimenzí vlivu ekonomiky a politiky na vývoj daného odvětví je sledováno celé období nedemokratické vlády představitelů komunistické strany, tedy od únorového převratu roku 1948 až do roku 1989.⁶⁵ Toto období je rozděleno na sedm etap rozvoje československého obchodního loďstva. Zde navržená periodizace zpracování tématu představuje funkční rozdělení daného období do časových úseků, které jednoznačně nekopíruje ani politický či ekonomický vývoj v zemi, respektive mezinárodněpolitickou situaci, ani vývoj světové ekonomiky, ale představuje jejich průnik se specificky stanovenými mezníky.

⁶⁵ Z hlediska historie námořní plavby je rok 1989 milníkem poněkud umělým, nabízejí se minimálně dva důležitější mezníky historie námořního podnikání v Československu po roce 1989 – jednak zařazení podniku Československá námořní plavba do první privatizační vlny, jednak rok 1998, kdy byl dokončen prodej námořních lodí. Tyto události se však odehrály v odlišných politických, ekonomických a společenských podmínkách; jejich zpracování nespadá do časového rámce této práce.

Etapy rozvoje československé námořní plavby v letech 1948–1989

1948–1953 První období rozvoje československého obchodního loďstva 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 provozu i nákupu námořních lodí pro Čínskou lidovou republiku, 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,⁶⁶ 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, jež v roce 1953 vyvrcholila krizí, probíhající prakticky ve všech zemích bloku. Následovala etapa dílčích změn, tzv. nového kursu (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 ve třech krocích v období let 1958–1960. Ve své podstatě se však snažila řešit neefektivnost řízení, nikoli neefektivnost hospodářství; v roce 1961 byla reforma odvolána, a to kvůli přílišnému oslabení centrálního řízení ekonomiky. Jelikož počáteční provoz jediné československé lodi (1952) ukázal, 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 provoz 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.

⁶⁶ 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 2001, s. 29./

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 Čechofrachtu⁶⁷ a v ČLR tzv. spojovací komise, kterou tvořili dva zástupci z čínské strany a dva z Československé republiky.⁶⁸ Je pravděpodobné, že s poměrem šest lodí vlastních k jedné československé (ta druhá byla pořízena až po založení podniku) chtěla mít ČLR možnost lépe kontrolovat a řídit svá plavidla. 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.⁶⁹ Následujících pět let představuje období nejintenzivnější spolupráce Československa a ČLR v oblasti námořní přepravy. Rok 1964 je pak posledním rokem, kdy tyto vztahy probíhaly 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 pozici 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. Rozvoj floty probíhal na pozadí politických událostí a celého reformního úsilí, respektive mimo jejich „hlavní proud“. Období, v němž se československé loďstvo rozvíjelo již samostatně, završuje rok 1970: schválení dokumentu Poučení z krizového vývoje ve straně a

⁶⁷ Podnik zajišťující veškerou agendu související s námořní dopravou. Podrobněji viz poznámka č. 228.

⁶⁸ 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.

⁶⁹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Zápis z jednání, 11. 12. 1958.

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 uplatnění námořních lodí, již ČNP získala v průběhu reformního procesu.

1971–1976 Jedná se o první „normalizační“ období provozu námořní plavby, završené rokem 1976, kdy podnik vytvořil historicky nejvyšší zisk (od svého založení až do roku 1989) ve výši 148,3 milionů Kčs. Československá námořní plavba dosahovala velmi dobrých výsledků díky vzájemnému působení několika faktorů: konkurenceschopnosti československých lodí na námořním trhu; zajišťování přeprav vojenských nákladů; a konjunktury na světovém námořním trhu (kromě let po rozpadu Brettonwoodského systému v roce 1971 a první ropné krize). Svou roli zde hrálo i určité ozdravení československé ekonomiky v důsledku reformních opatření předchozích let⁷⁰ 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.

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 zaostávání. Hospodářské problémy se negativně promítly i do sféry zahraničního obchodu, včetně námořní plavby. Období nejhlubšího propadu ukončuje rok 1983, jediný rok, kdy podnik vykázal ztrátu.⁷¹ Problémy ČNP dále prohloubil vývoj na světovém trhu, kde byl v březnu 1981 zaznamenán prudký propad sazeb námořního dopravného u lodí pro hromadný náklad; sazby pak dále klesaly, k oživení došlo až v roce 1985.

⁷⁰ V páté pětiletce (1971–1975) byla splněna většina plánovaných úkolů a zároveň bylo dosaženo pokroku v sociální sféře. /Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 661./

⁷¹ Před založením podniku (1959) byly ztrátové roky 1952 a 1953 – kvůli úhradám rozsáhlých oprav lodi Republika I.

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 (148,3 milionů Kčs) dosažen s téměř dvojnásobnou tonáží. Tento vývoj odrážel špatnou situaci na světovém námořním trhu (po částečném oživení další propad v polovině roku 1986) 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 pro 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 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 ve stručnosti prezentována v závěru práce – 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.

Československá námořní plavba mezi světovými válkami

Základní podmínky pro všechny pozdější více i 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.⁷² 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 obecnému řádu o svobodných pásmech a určeny pro přímý průvoz zboží pocházejícího z tohoto státu anebo určeného do něho“.⁷³

⁷² Eduard Kubů – Jaroslav Pátek a kol., *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*, Praha 2000, s. 203.

⁷³ 217/1921 Sb., Mírová smlouva mezi Mocnostmi spojenými i sdruženými a Německem 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 konkursu v roce 2001 „nemovitosti fakticky držel a pronajímal třetím osobám“ správce konkursní podstaty ČSPLO. Dohodu o narovnání se správcem konkursní podstaty uzavřelo Ministerstvo dopravy v roce 2008. /Bohumil Poláček, *Mezinárodní říční doprava*, Praha 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 podnájmu, na jejímž základě EKO Logistics měla připravit „pro česká území v Hamburském přístavu nový podnikatelský záměr pod dohledem Ministerstva

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 transitu, jakož i spravedlivých podmínek obchodu pro kteréhokoli člena Společnosti národů.⁷⁴ 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.⁷⁵

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).⁷⁶ 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

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, in: 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 základů“ (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 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/

⁷⁴ *The Covenant of the League of Nations*, in: 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.

⁷⁵ 316/1920 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>.

⁷⁶ Poláček, *Mezinárodní říční doprava*, s. 117.

nemají mořského pobřeží, na vlajku.⁷⁷ Československá ratifikační listina k Barcelonské úmluvě byla uložena 29. října, tudíž pro Československou republiku dokument vstoupil v mezinárodní působnost⁷⁸ 29. ledna 1924.⁷⁹ Po ratifikaci smlouvy⁸⁰ se Praha stala rejstříkovým přístavem československých námořních lodí.⁸¹

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.

číslo zápisu	jméno lodi	majitel	BRT
1	Legie	Banka československých legií, Praha	5 735,08
2	Arna	Erich Veselý, Praha	3 049,19
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	3 462,68
12	Little Evy	Baťa, Zlín	461,12

Tabulka 1: Přehled námořních lodí zapsaných do československého námořního rejstříku v meziválečném období⁸²

⁷⁷ 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, in: Poslanecká sněmovna N. S. R. Č. 1923 [online] [2015-05-28]; http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/T4230_01.htm.

⁷⁸ Úmluva vstupuje v platnost pro tu kterou zemi 90 dní po přijetí ratifikační listiny nebo oznámení o přístupu k úmluvě. /Poláček, *Mezinárodní říční doprava*, s. 123./

⁷⁹ 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>.

⁸⁰ 267/1924 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>.

⁸¹ 102/1924 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>.

⁸² 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 /Novák, *Námořní přeprava*, s. 87/; ve stejné formě je uváděn i na internetových stránkách www.namorniplavba.cz.

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.⁸³ Když Finsko v roce 1919 vyhlásilo prohibici (zákon kieltolaki, platný až do roku 1932),⁸⁴ stalo se pašování lihu výnosným obchodem, do něhož se zapojily téměř 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.⁸⁵ Kromě toho se uvádí, že v roce 1930 loď Litoměřice pašovala zbraně do Venezuely.⁸⁶

Je velmi pravděpodobné, že líh pašovala i údajně úplně první námořní loď, která nesla československou vlajku, škuner (námořní plachetnice) s pomocným motorem Kehr wieder. Před tím, než mohla být v roce 1924 zapsána do československého námořního rejstříku a přejmenována na Rusalku, se loď potopila, katastrofu nikdo

⁸³ Výjimku tvoří *Atlas lodí* z roku 1984, kde je téma pašování prezentováno prostřednictvím osobní vzpomínky kapitána Freye. /Pacovský – Podlena, *Atlas lodí*, s. 74./ Je to patrně nejrozsáhlejší informace (byť nepodložená prameny) k tématu pašování lihu, která se objevila v populárně naučné literatuře.

⁸⁴ Alcohol Prohibition History [online] [2015-06-20];

http://noliqor.us/liquor/alcohol_prohibition_history.html.

⁸⁵ 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. /Švarc, *Na vlnách moří a oceánů*, s. 226–230./

⁸⁶ NA Praha, Československý plavební úřad, 1021–1950, karton 80, inv. č. 1012, citováno dle: Jan Herman, Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935, in: *The International Journal of Maritime History*, 2015, vol. 27 (I), s. 84.

nepřežil⁸⁷ (v některých pramenech se hovoří o ztroskotání,⁸⁸ v jiných o tom, že loď potopili finští celníci⁸⁹).

Odlišné obchodní plány týkající se námořní plavby měli majitelé lodi Legie. Její nákup schválila schůze prozatímního představenstva Banky československých legií 12. července 1920, tedy krátce po založení samotné Legiobanky.⁹⁰ 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“.⁹¹ 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 1920,⁹² 28. října 1920 byla v Terstu slavnostně přejmenována.⁹³

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.⁹⁴ 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, stálé zaměstnání, „není podnikání ziskovým, nýbrž spíše propagací“ Československa, kterou navíc stát získává prostřednictvím Legiobanky velice levně. I pro to, že Legie

jest jedinou oceánskou lodí, která provozuje regulérní obchod dopravní [...] a nezabývá se jako jiné t.zv. také „československé lodí“, jež i když plují do zámoří, vezou kontrabandu

⁸⁷ Pacovský, *Mořští vlci na Blaníku*, s. 17.

⁸⁸ Novák, *Námořní přeprava*, s. 87; Machota, *Československo na mořích a oceánech*, část Historie československé námořní dopravy, nestránkováno.

⁸⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-5: Informace o meziválečných lodích, nedatováno.

⁹⁰ 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 Brádrlerová, *Banka československých legií v letech 1919–1938*, Praha 2006, s. 12, 25./

⁹¹ Archiv České národní banky Praha (dále AČNB Praha), fond Banka československých legií (Legiobanka) v Praze, sg. BČL/4/5, Protokol č. 5 ze schůze prozatímního představenstva Banky čl. legií konané dne 12. června 1920 v místnostech Centrokomise ve Vladivostoku.

⁹² Machota, *Československo na mořích a oceánech*, část Historie československé námořní dopravy, nestránkováno.

⁹³ Fojtů, *Moře milované, moře proklínané I*, s. 34.

⁹⁴ AČNB Praha, fond Banka československých legií (Legiobanka) v Praze (dále AČNB Praha, BČL), sg. BČL/13/10, Schůze správní rady 14. 3. 1928.

at' jsou to již zbraně anebo lůh [...], a obyčejně jsou československé pouze na papíře, při čemž je v pozadí vždy nějaký říšskoněmecký příslušník, jemuž čsl. vlajka má ulehčiti pohyb na okeánských vodách.⁹⁵

Kvůli „katastrofální situaci“ v námořní dopravě správní rada v říjnu 1933 jednomyslně schválila prodej Legie za 6250 Lstg řeckému rejdaři.⁹⁶ Lod' byla údajně zničena Němci v průběhu druhé světové války.⁹⁷

O mnoho úspěšnější při rozvoji námořní plavby nebyla ani firma Baťa. Na počátku 30. let se rozhodla provozovat vlastní námořní lodě, aby snížila náklady na dopravu zboží na asijské trhy, kam chtěla obchodně expandovat. Lodě měly do Asie vozit obuv a zpět do Evropy suroviny, především kaučuk. V souvislosti s těmito plány bylo v září 1932 uvažováno o odkoupení lodě Legie, která již dva roky kotvila v Hamburku a čekala na zaměstnání. Vzhledem k tomu, že Legie nevyhovovala požadavkům firmy Baťa,⁹⁸ byl v říjnu 1932 zakoupen v Marseille parník Kouroussa, jenž dostal jméno Morava. Lod' vykonala jednu cestu do jihovýchodní Asie, zpět do Evropy přijela v květnu 1934.⁹⁹ Poté Morava uskutečnila ještě minimálně dvě okružní cesty Rotterdam – Galati – Rotterdam s nákladem železa a obilí. Podobně jako v případě Legie, nebylo možné zajistit dostatečné zaměstnání pro lod' této tonáže, takže v říjnu 1933 bylo rozhodnuto o jejím prodeji (prodána v lednu 1934 za 7300 Lstg majiteli z Hong Kongu).¹⁰⁰ Druhou námořní lodí firmy Baťa byl menší parník Little Evy zakoupený v roce 1933. Tato lod' měla být využívána pro pobřežní plavby v Severním a Baltském moři při přepravě surovin. V srpnu 1934 se Little Evy v Kielském kanále srazila s ruskou lodí Beresina (ta kolizi zavinila) a v lednu 1935 byla prodána francouzskému podnikateli.¹⁰¹

⁹⁵ AČNB Praha, BČL, sg. BČL/10/7, Schůze správní rady 6. 2. 1929.

⁹⁶ AČNB Praha, BČL, sg. BČL/4/41, Schůze správní rady 11. 10. 1933.

⁹⁷ Lod' „dostala nové jméno Lili, pod kterým byla provozována až do 9. 3. 1942, kdy ji torpedovala německá ponorka na cestě z Belfastu do Halifaxu“. /Machota, *Československo na mořích a oceánech*, část Historie československé námořní dopravy, nestránkováno./

⁹⁸ Státní okresní archiv Zlín, fond Baťa, a. s., II/8, karton 161, inv. č. 1961, citováno dle: Herman, *Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935*, in: *The International Journal of Maritime History*, s. 86.

⁹⁹ Herman, *Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935*, in: *The International Journal of Maritime History*, s. 92.

¹⁰⁰ NA Praha, fond Československý plavební úřad, 1021–1950, karton 79, inv. č. 999, citováno dle: Herman, *Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935*, in: *The International Journal of Maritime History*, s. 95.

¹⁰¹ Herman, *Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935*, in: *The International Journal of Maritime History*, s. 97, 100, 101.

Z uvedených, byť fragmentárních, informací o meziválečném rozvoji námořního podnikání v Československu je zřejmé, že provoz vlastních námořních lodí, pokud je majitel využíval pro legální obchody, si mohly dovolit jen silné podnikatelské subjekty, jako byla Legiobanka či koncern Baťa. Ovšem ani takto stabilní firmy nedokázaly efektivně provozovat námořní lodě za nepříznivé hospodářské situace. Proto je pochopitelné, že v období po druhé světové válce, v letech poválečné obnovy hospodářství nebyl rozvoj tohoto dopravního odvětví prioritou. V dostupných pramenech nejsou z této doby zaznamenány ani rámcové plány či úvahy týkající se provozu vlastních námořních lodí. První kroky v rozvoji námořní plavby byly iniciovány až po roce 1948.

Námořní loď Republika a „její“ politický úkol (1948–1953)

Mohlo by se zdát, že z hlediska rozvoje československé námořní plavby byl nejdůležitějším momentem nákup první námořní lodi Republika I¹⁰² v roce 1951. Mnohem významnější v tomto ohledu však bylo uzavření tajné dohody s Čínskou lidovou republikou v roce 1953 o spolupráci v oblasti námořní dopravy. Určující pro toto partnerství byly okolnosti studené války a skutečnost, že obě země spadaly do sféry vlivu Sovětského svazu.

Soupeření Spojených států amerických a Sovětského svazu (a jejich spojenců) v rámci studené války se totiž neomezovalo jen na vojensko-politické, případně ideologické spory, ale intenzivně se odehrávalo také v oblasti ekonomické – především s cílem oslabit vojenský potenciál protivníka. Soupeření se však projevovalo i v rovině ekonomické propagandy, například ve formě prezentace úspěchů a vyspělosti dané země, respektive bloku. Na straně západních zemí bylo nedílnou součástí této „studené války v ekonomice“ embargo na vývoz strategických komodit.

Od konce 40. let bylo embargo řízeno a spravováno prostřednictvím mezinárodní koordinační komise – Coordinating Committee for Multilateral Export Controls (CoCom). Založení CoCom na podzim 1949 bylo reakcí na vystupňování studené války v letech 1948–1949 (završení transformace zemí střední a východní Evropy v tzv. lidové demokracie – autoritářské režimy spadající do sféry vlivu Sovětského svazu; převzetí moci komunisty v Číně a vyhlášení Čínské lidové republiky; první berlínská krize; roztržka Sovětského svazu s Jugoslávií; úspěšný test sovětské atomové bomby).¹⁰³ CoCom umožňovala, aby Spojené státy a jejich partneři mohli dohlížet na to, které klíčové komodity a technologie jsou vyváženy do zemí sovětského bloku.¹⁰⁴ Komise byla ustavena jako soukromá neformální iniciativa se sídlem v Paříži; svou činnost zahájila 1. ledna 1950.

¹⁰² Je-li v této kapitole zmiňována loď Republika, vždy se jedná o první loď tohoto jména provozovanou v letech 1952–1962.

¹⁰³ *Technology and East-West Trade*, in: Congress of the United States, Office of Technology Assessment, Washington, D. C. [online] [2014-12-10]; <https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1979/7918/7918.PDF>, s. 153.

¹⁰⁴ Ustavujícími zeměmi CoCom byly: Spojené státy, Velká Británie, Francie, Itálie, Nizozemí, Belgie, Lucembursko; na počátku roku 1950 se připojily Norsko, Dánsko, Kanada a Západní Německo; v roce 1952 Japonsko a Řecko; o rok později Turecko. / *Technology and East-West Trade*, in: Congress of the United States, Office of Technology Assessment, Washington, D. C. [online] [2014-12-10]; <https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1979/7918/7918.PDF>, s. 153./

V rámci sovětského bloku pomyslnou odpověď na ekonomické embargo představovaly – zvláště v prvních letech studené války – silné autarkní snahy, vzájemná závislost jednotlivých zemí bloku a závislost všech na Sovětském svazu.¹⁰⁵ Po odmítnutí Marshallova plánu byla tato závislost ještě posílena a „formalizována“ založením Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) v roce 1949.¹⁰⁶ Od samého počátku Moskva využívala RVHP k prosazování svých zájmů v ekonomické oblasti. V činnosti RVHP ve vztahu k zemím východního bloku se však promítaly i „silné prvky politické účelovosti, reprezentované zejména mezinárodněpolitickými záměry Moskvy“.¹⁰⁷

Pokud jde o Československo, ještě před konečným bipolárním rozdělením světa, při kterém země zůstala ve sféře vlivu Sovětského svazu, začaly komplikovat vztahy západních mocností k Československu majetkové změny související s první vlnou znárodnění provedeného na základě prezidentských dekretů a s otázkou poskytování náhrad za znárodněný majetek. Nedobrovolné odmítnutí účasti v Marshallově plánu¹⁰⁸ pak bylo jedním z prvních fatálních důsledků, které měla pro Československo příslušnost k bloku socialistických zemí. Dalším a rozhodujícím byl komunistický převrat v únoru 1948.

Následná ekonomická transformace realizovaná v prvních poúnorových letech (1948–1952) měla na československé hospodářství devastující dopady. Smíšený typ ekonomiky byl transformován v ekonomiku téměř stoprocentně postátněnou, řízenou centrálním plánem. Struktura hospodářství orientovaná převážně na spotřební průmysl byla během této krátké doby v podstatě zlikvidována a nahrazena ekonomikou zaměřenou především na těžký a zbrojní průmysl, pro něž země neměla dostatečné surovinové zdroje ani výrobní základnu. Transformovaná struktura hospodářství, která z velké části znamenala převzetí sovětského modelu fungování ekonomiky.¹⁰⁹ Vzhledem k tomu, že Československo patřilo k průmyslově nejvyspělejším zemím sovětského bloku, očekávalo se, že svou výrobou zajistí jednak požadavky méně vyspělých zemí na

¹⁰⁵ V letech 1948 až 1953 se zahraniční obchod Československa se socialistickými zeměmi zvýšil z 39,7 % na 78,4 % a obchod s kapitalistickými státy naopak snížil ze 45,5 % na 14,8 %. /Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 571./

¹⁰⁶ Karel Kaplan, *Československo v RVHP 1949–1956*, Praha 1995, s. 38–44. Ustavujícími členskými státy byly: Albánie, Bulharsko, Československo, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Sovětský svaz, v roce 1950 se připojila Německá demokratická republika, v roce 1962 Mongolsko, 1972 Kuba, 1978 Vietnam. /Ibid., s. 44./

¹⁰⁷ Ibid., s. 42.

¹⁰⁸ Jindřich Dejmek – Marek Loužek (eds.), *Marshallův plán. Šedesát let poté*, Praha 2007, s. 21–26.

¹⁰⁹ Zdislav Šulc, *Stručné dějiny ekonomických reforem v Československu (České republice) 1945–1995*, Brno 1998, s. 7.

industrializaci, jednak zbrojní potřeby těchto zemí. Výše zmiňovaný tlak na autarkii¹¹⁰ navíc vedl k izolaci československého průmyslu od průmyslově vyspělého světa a k technologickému zaostávání výroby.

Příprava sovětského bloku na nový válečný konflikt (jako důsledek zostřující se studené války a její otevřené formy v podobě války v Koreji) dramaticky urychlila násilnou transformaci československého hospodářství: od tradičního spotřebního průmyslu k průmyslu těžkému a zbrojnímu (pro který Československo ani nemělo dostatek surovin), včetně zpřetrhání „hospodářských vazeb se západními státy“.¹¹¹ Od konce roku 1950 tak „postupně zaujímaly požadavky armády první místo v hospodářství“ zemí bloku a všechna výrobní odvětví „byla podřízena nárokům zbrojní výroby“,¹¹² což se samozřejmě dramaticky dotklo především československého hospodářství. V důsledku tohoto vývoje byly v rámci úprav prvního pětiletého plánu¹¹³ stanoveny nereálné úkoly,¹¹⁴ což spolu s násilnou transformací hospodářství a stále silnějším podřizováním ekonomiky politice záhy uvedlo zemi do hluboké krize, která vyvrcholila v roce 1953.

Zanedbávání rozvoje spotřebního průmyslu (nedostatečné investice, obrovské přesuny pracovních sil do těžkého průmyslu) způsobilo kritický nedostatek zboží na domácím trhu. Násilná kolektivizace v zemědělství a převádění pracovních sil ze zemědělství do průmyslu pak vyvolaly krizi v zásobování obyvatelstva potravinami. Katastrofální nedostatek zboží a potravin vyvolával nespokojenost obyvatel i „odcizení“ komunistické strany a dělnických, respektive nižších a středních vrstev,¹¹⁵ do té doby největší opory vládnoucího režimu. Neuspokojená kupní síla narostla do rozměrů, „které podlamovaly stabilitu koruny“.¹¹⁶ V roce 1953 proto bylo realizována měnová reforma; její důsledky pocítily nejširší vrstvy obyvatel. Po vyhlášení reformy na některých místech

¹¹⁰ „Předpokládaného stupně nezávislosti na kapitalistické ekonomice se však nedosáhlo, spíše naopak, navíc stoupal pouze dovoz surovin, nikoliv potřebných zařízení pro původně prosazovanou modernizaci výroby.“ /Kaplan, *Československo v RVHP 1949–1956*, s. 101./

¹¹¹ Jiří Pernes, *Krize komunistického režimu v Československu v 50. letech 20. století*, Brno 2008, s. 41, 49.

¹¹² Kaplan, *Československo v RVHP 1949–1956*, s. 134.

¹¹³ První pětiletka (zákon 241/1948 Sb.) byla změněna vládním nařízením 33/1951 Sb., které zahrnovalo například růst průmyslové výroby oproti roku 1948 o 98 %, těžkého průmyslu o 133 %, stavebnictví o 200 % apod. /33/1951 Sb., Nařízení, kterým se nově upravují úkoly pětiletého plánu [online] [2015-08-01]; <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=577/>

¹¹⁴ Pernes, *Krize komunistického režimu v Československu v 50. letech 20. století*, s. 49.

¹¹⁵ *Ibid.*, s. 49, 71.

¹¹⁶ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 283.

shromáždění pracujících přerůstala ve spontánní stávkou, kterých „bylo v kritických dnech měnové reformy zaznamenáno celkem 130“.¹¹⁷

To vše se odehrálo přibližně rok a půl po nákupu první československé lodi Republika a tři měsíce po podpisu dohody s Čínskou lidovou republikou (ČLR) o spolupráci v oblasti námořní dopravy. Zatímco podpis mezistátní dohody s ČLR bezprostřední finanční dopad na československé hospodářství neměl, nákup lodi generoval nejen vstupní investici více než 50 milionů Kčs, ale i další nemalé náklady na opravy. To vše v situaci, kdy ekonomika nebyla schopna uspokojit ani nejzákladnější potřeby obyvatelstva.

S ohledem na neúplnost pramenů není možné spolehlivě prokázat, zda jednání s Čínskou lidovou republikou předcházela jednáním o nákupu lodi Republika, či naopak. Některé dokumenty však potvrzují, že mezi těmito dvěma zásadními okamžiky v rozvoji československé námořní plavby souvislost byla. Dokonce se zdá, že spolupráce s komunistickou Čínou podminila (nebo přinejmenším ovlivnila) rozhodnutí o nákupu lodi Republika. Než bude tato souvislost blíže objasněna, je potřeba vysvětlit, proč vůbec mohla mít Čínská lidová republika zájem na dohodě o rozvoji námořní dopravy s tak malou zemí, jakou bylo Československo, které navíc nemělo ani přímý přístup k moři, ani zkušenosti v oblasti námořní přepravy.

Potíže Čínské lidové republiky se zajišťováním námořní přepravy

Vyhlášení Čínské lidové republiky pod vedením Mao Zedonga 1. října 1949 znamenalo ukončení občanské války mezi komunisty a Kuomintangem (Čínská národní strana). Politická reprezentace Kuomintangu a jeho zbytek armády pak našli útočiště na Tchajwanu, kde byla vyhlášena Čínská republika, jež zůstala oficiálním svrchovaným představitelem celé Číny až do roku 1970.¹¹⁸ Pro Spojené státy, které poskytovaly

¹¹⁷ Archiv Ministerstva vnitra, sign.: 310-72-30, Přehled o počtu stávek a jejich příčinách v průběhu měnové reformy, citováno dle: Pernes, *Krize komunistického režimu v Československu v 50. letech 20. století*, s. 90. Podrobněji například: Jakub Šlouf, *Spríznění měnou: genealogie plzeňské revolvy 1. června 1953*, Praha 2016, s. 155–174.

¹¹⁸ Pro Čínskou lidovou republiku to znamenalo odmítnutí zastoupení v Organizaci spojených národů; zastoupení získala „Čankajškova“ Čínská republika. Krátce poté sovětský delegát v Radě bezpečnosti OSN, Jacob Malik, zahájil oficiální diskusi o čínské účasti v OSN. Navrhl, aby Rada rozhodla, že neuzná pověření Čínské republiky a jejího delegáta vyloučí z OSN. Malik na protest proti tomu, že byl jeho návrh rozhodně odmítnut, opustil Radu bezpečnosti; tak začal bojkot orgánů OSN ze strany zemí sovětského bloku. Generální tajemník Spojených národů Lie pak z obav, aby v důsledku těchto událostí nebyla OSN rozpuštěna, případně nevznikla komunistická organizace jako protějšek OSN, začal usilovat o změnu v otázce uznání ČLR. Jakmile se však ČLR aktivně zapojila do korejské války na straně Severní Koreje, tyto snahy byly ukončeny. Na základě Charty OSN, která stanoví, že žadatelská země má být zemí mírumilovnou, v daném okamžiku nebylo přijetí ČLR do Spojených národů žádoucí. /Myres S. McDougal – Richard M. Goodman, *Chinese Participation in the United Nations: The Legal Imperative of a Negotiated*

finanční podporu Kuomintangu, tento vývoj událostí v Číně znamenal nejen velké rozčarování, ale i ztrátu prestiže. Čína byla pro Spojené státy tradičním opěrným bodem a vyhlášení Čínské lidové republiky znamenalo konec jakýchkoli plánů na rozšiřování amerických zájmů v Číně. Sovětsko-čínské spojenectví následně potvrdilo, že Čínská lidová republika se stala plnohodnotným partnerem Sovětského svazu, což znamenalo i rozšíření komunistické moci na asijském kontinentu.¹¹⁹ Toto rozložení sil bylo potvrzeno po vypuknutí války v Koreji, když se ČLR zapojila do konfliktu na straně Severní Koreje.¹²⁰ Na to Trumanova administrativa odpověděla uvalením totálního ekonomického embarga proti ČLR,¹²¹ což pro komunistickou Čínu znamenalo prohloubení mezinárodní izolace na straně jedné a závislosti na Sovětském svazu na straně druhé.

V důsledku tohoto vývoje Spojené státy přistoupily k rozsáhlé námořní blokádě ČLR s cílem oslabit komunistický režim. Byly si totiž vědomy, že „slabým místem“ čínské ekonomiky byla její velká závislost na vývozu zboží a dovozu ropy, vojenského vybavení, surovin a polotovarů. Toto opatření vůči Číně vyvolalo určité kontroverze mezi Spojenými státy a jejich spojenci,¹²² takže navzdory vyhlášenému embargu a blokádě některé lodě západních rejdářů dále do ČLR zboží dovážely.¹²³ Většina západních zemí však jednala v souladu s embargem.¹²⁴

Solution, in: Yale Law School Legal Scholarship Repository, Faculty Scholarship Series, 1-1-1966 [online] [2015-04-28];

http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3572&context=fss_papers, s. 677–678./

¹¹⁹ Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 17, 29.

¹²⁰ Čínská lidová republika byla označena za spoluagresora. Rada bezpečnosti Spojených národů přijala usnesení, v němž válku v Koreji označila za útok Severní Koreje na Korejskou republiku. Sovětský svaz ztratil možnost toto rozhodnutí vetovat, protože se odmítl účastnit zasedání Rady bezpečnosti OSN, dokud zde bude přítomen delegát Kuomintangu. Tak válka v Koreji pro příštích dvacet let rozhodla o zastoupení Číny (tedy Čínské republiky vyhlášené na Tchaj-wanu) v OSN. /Ivana Bakešová, *Čína ve XX. století, díl 2*, Olomouc 2003, s. 44–45./

¹²¹ Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 31.

¹²² Například britské ministerstvo zahraničních věcí prohlásilo, že Britové nepřijmou žádná oficiální opatření pro kontrolu obchodu s komunistickou Čínou bez rozsáhlé multilaterální diskuse a vzájemné dohody ostatních námořních velmocí, zejména Norska. /Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 42./

¹²³ *Ibid.*, s. 40. Jedním z takových momentů byl srpen 1951, kdy britská námořní loď převezla strategické zboží do ČLR.

¹²⁴ Například dánští majitelé lodí odmítli pronajímat plavidla pro obchod s ČLR; Řecko přijalo zákon zakazující pronajímat lodě pro přepravu embargovaného zboží do ČLR; Norsko přijalo podobná opatření. Rada pro národní bezpečnost USA tak v roce 1951 mohla oznámit, že ačkoli značný objem zboží je do komunistické Číny stále přepravován, jen velmi malá část tohoto obchodu obsahuje přímo válečný materiál. /Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 43./

Navzdory potížím s jednotným postojem k embargu Trumanova administrativa přesvědčila své hlavní spojence, Velkou Británii, Francii, Kanadu a Japonsko, aby v červenci 1952 odsouhlasili ustanovení tzv. Čínského výboru (China Committee/ChinCom),¹²⁵ který administroval restrikce obchodu s ČLR a Severní Koreou. Po určitou dobu byly tyto sankce mnohem přísnější než opatření CoCom vůči Sovětskému svazu a zemím východního bloku. ChinCom ukončil svou činnost v roce 1957, poté bylo embargo řízeno v rámci CoCom.

Kombinace embarga (včetně embarga uvaleného na nákup námořních lodí) a námořní blokády působila komunistickému režimu v Číně vážné problémy. Určité řešení nabízela „spolupráce“ se státy východního bloku, jež spočívala v tom, že ČLR nakupovala a provozovala své námořní lodě pod cizí vlajkou, formálně ve vlastnictví jiného státu.¹²⁶ Jedním z těchto „spolupracujících“ států bylo i vnitrozemské Československo. Není možné spolehlivě doložit, zda českoslovenští představitelé a národohospodáři zvažovali rizika této podpory ČLR v námořní dopravě. Lze však předpokládat, že rozhodnutí bylo učiněno v souladu se zájmy Sovětského svazu; přinejmenším s ohledem na působení sovětských poradců v hospodářství i v mocenských strukturách státu.¹²⁷

Odpovídalo by to přístupu Sovětského svazu k satelitům: Moskva v neustálé obavě o narušení soudržnosti východního bloku a o své zájmy a sféry vlivu v rámci bloku neposkytovala jednotlivým komunistickým stranám jinou možnost, než implementaci sovětského modelu řízení. Stále však ponechávala prostor pro nejvyšší komunistické představitele ve státech východní Evropy, aby si stanovili priority, případně rozvíjeli některé své politiky – ovšem v rámci definovaném Sověty.¹²⁸ Konkrétním případem působení tohoto mechanismu mohou být vztahy Československa s Čínskou lidovou republikou, kdy Československo bylo mezi prvními zeměmi, které uznaly komunistickou Čínu – v polovině června 1950 navázalo s vládou v Pekingu diplomatické vztahy a podepsalo dohodu o ekonomické a kulturní spolupráci (smlouva o přátelství a

¹²⁵ Ibid., s. 43.

¹²⁶ Významná spolupráce byla v tomto ohledu navázána mezi Polskem a ČLR: čínsko-polská námořní společnost Chipolbrok zahájila svou činnost v červenci 1950 (oficiálně byla založena v roce 1951), služby v oblasti námořní přepravy poskytuje dodnes. /Chipolbrok History [online] [2014-09-08]; [http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25./](http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25/)

¹²⁷ Karel Kaplan, *Sovětské poradci v Československu 1949–1956*, Praha 1993, s. 8–9.

¹²⁸ Norman Naimark, *The Sovietization of Eastern Europe, 1944–1953*, in: Melvyn P. Leffler – Arne Westad Odd (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Volume I*, Cambridge 2010, s. 195–196.

hospodářské pomoci mezi Sovětským svazem a ČLR byla podepsána jen o čtyři měsíce dříve).¹²⁹

Podpora Čínské lidové republiky při provozu jejích námořních lodí tedy představovala především politický úkol daný zájmy komunistické Číny, které se v tomto období do velké míry kryly se zájmy Sovětského svazu. I když byl protokol o spolupráci podepsán až na jaře roku 1953, z dostupných materiálů lze usuzovat, že jednání československých představitelů se zástupci ČLR začala již v roce 1950, nejpozději na přelomu let 1950/1951;¹³⁰ intenzita jednání se zvýšila v souvislosti s vypuknutím války v Koreji.

Přibližně ve stejné době začalo i vyhledávání vhodné námořní lodi pro Československo. Souvislost mezi nákupem lodi Republika (kupní smlouva byla podepsána 26. září 1951¹³¹) a uzavřením protokolu o spolupráci s ČLR potvrzuje například zpráva pro ministra zahraničního obchodu, v níž se uvádí, že československá státní vlajka na lodi

dává nám [Československu] a Čínské lidové republice s hlediska mezinárodního práva, nejvyšší politickou a právní ochranu v dopravě našeho zboží. [...] Zároveň čs. vlajka odstraňuje diskriminační snahy kapitalistických států, zamezí vývoz zboží do Čínské lidové republiky, což v nynější době provádějí kapitalistické státy, zákazy svému obchodnímu loďstvu jezdit do přístavů Čínské lidové republiky.¹³²

Ačkoli byla loď zakoupena primárně pro přepravu zboží mezi ČLR a Československem,¹³³ skutečnost, že jednání o nákupu probíhala paralelně s jednáními o hlubší spolupráci v oblasti námořní dopravy,¹³⁴ naznačuje, že tento nákup byl realizován také jako první krok k vytvoření společného podniku s ČLR i jako určitá forma „krytí“. Pravděpodobně by bylo možné krýt nákupy lodí pro ČLR i bez vlastnictví lodi Republika. Vzhledem k silnému embargu vůči ČLR však bylo snazší pro první fázi spolupráce

¹²⁹ Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 14–15.

¹³⁰ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1945–1968, tajná a přísně tajná registratura, karton 1354, Dopis z Pekingu pro MZO, 28. 9. 1951. Tento dokument hovoří o plánu ČLR převést pod československou vlajku dvacet plavidel; proto je oprávněný předpoklad, že jednání začala již o několik měsíců dříve.

¹³¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Záznam pro s. ministra od přednosta dopravního oddělení Štorma, Návrh na koupi lodi s/s Evanthia, 29. 10. 1951.

¹³² *Ibid.*

¹³³ Vzhledem ke změně geopolitickým podmínkám se objem tohoto obchodu na přelomu 40. a 50. let významně zvětšil. Například v druhé polovině 50. let byli tři nejvýznamnější partneři Čínské lidové republiky ve východním bloku Sovětský svaz (přibližně 50 % objemu zahraničního obchodu ČLR se státy bloku), Německá demokratická republika (zhruba 6 % objemu) a Československo (přibližně 4,5 % objemu). /Skřivan, *Československý vývoz do Číny 1918–1992*, s. 199–200./

¹³⁴ První dochovaný dokument je z 11. září 1951; obsahuje podmínky nákupů námořních lodí i převodu čínských námořních lodí pod československou vlajku ve formě časového nájmu. Podobná mezistátní jednání o důležité spolupráci obvykle probíhají několik měsíců. Proto je na základě tohoto dokumentu odhadováno, že první kontakty mezi Československem a ČLR v oblasti spolupráce v námořní dopravě byly navázány nejpozději na přelomu let 1950/1951. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1945–1968, tajná a přísně tajná registratura, karton 1354, Tajná zpráva z velvyslanectví v Pekingu, 11. 9. 1951./

zakoupit loď vlastní. Navíc v době, kdy byla Republika pořízena, nebyly ještě zcela vyjasněny a smluvně zakotveny podmínky spolupráce s komunistickou Čínou. Ať již bude nákup první československé námořní lodi po druhé světové válce vysvětlen potřebou vlastní přepravní kapacity pro obchod s ČLR, nebo bude vnímán jako nezbytný základ pro rozvoj širší spolupráce s komunistickou Čínou v námořní dopravě, je zřejmé, že pořízení lodi Republika v první řadě vycházelo z potřeb čínského partnera.

Ve prospěch tohoto závěru hovoří i skutečnost, že v podstatě stejná československá ministerstva, která investici odsouhlasila, původně nepovažovala provoz vlastních námořních lodí za příliš rentabilní. V polovině května roku 1950 totiž Jaroslav Tomandl, plánovač podniku Československá plavba oderská, v dopise předsedovi vlády Antonínovi Zápotockému upozorňoval, že na dopravném stát každoročně platí „v devisách stamiliony západu za přepravu surovin a zboží, čímž snižujeme konkurenční schopnost našich výrobků na mezinárodních trzích“.¹³⁵ Předseda vlády na základě tohoto podnětu vyzval odpovědná ministerstva, aby se k otázce provozu vlastní námořní plavby vyjádřila.

Ministerstvo dopravy vydalo spíše neutrální stanovisko s odkazem na nutnost řešit otázku v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci.¹³⁶ Ministerstvo zahraničního obchodu (MZO) nejdříve vydalo neurčité stanovisko o probíhající kompletaci veškerých kalkulačních podkladů.¹³⁷ Na počátku ledna 1951 (v září téhož roku byla podepsána smlouva na nákup lodi Republika) se MZO vyjádřilo v tom smyslu, že ověřuje rentabilitu provozu námořních lodí ve formě časového pronájmu cizí tonáže pro potřeby československého zahraničního obchodu. K tomu účelu byla pronajata dvě pobřežní plavidla pro převoz československých zásilek z Hamburku do přístavů Beneluxu, do Polska a zpět a jedna norská loď pro transport rudy ze švédských přístavů do Polska v letních měsících a bavlny ze Středomoří do Polska v zimě. Je to pochopitelné, jelikož v daném období byl domácí těžký průmysl stále značně závislý na vysoce kvalitní švédské železné rudě¹³⁸ a s velkými problémy se potýkal také textilní průmysl.¹³⁹

¹³⁵ NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Dopis Jaroslava Tomandla, 15. 5. 1950.

¹³⁶ Ibid., Dopis Ministerstva dopravy pro Kabinet předsedy vlády, 1. 9. 1950.

¹³⁷ Ibid., Dopis Ministerstva zahraničního obchodu pro Kabinet předsedy vlády, 20. 9. 1950.

¹³⁸ Eduard Kubů – Bohumír Brom, *The Role of Czechoslovak Trade with Neutral Countries in the Period of Escalating Cold War: The Cases of Switzerland and Sweden, 1949–1953*, in: Gertrude Enderle-Burcel – Piotr Franaszek – Dieter Stiefel (eds.), *Gaps in the Iron Curtain: Economic Relation between Neutral and Socialist States in Cold War Europe*, Kraków 2009, s. 180.

Zároveň MZO pragmaticky poukazovalo na to, že rozvoji vlastní námořní plavby brání především překážky kádrové, že i říční plavební společnosti musí zaměstnávat zahraniční pracovníky, protože republika nemá dostatek vlastních odborníků. V závěru vyjádření pak zástupce MZO uvedl, že „hlavními iniciátory pro vlastní námořní plavbu je několik málo starých kapitánů, kteří by se rádi viděli opět na lodích a kteří proto přehlížejí potíže a rizika vlastní čsl. námořní plavby“.¹⁴⁰ Pořízení lodi Republika však spíše ukazuje, že rizika přehlíželi zodpovědní představitelé a národohospodáři, kteří o nákupu rozhodovali. Podpora spolupráce s komunistickou Čínou byla v tomto případě nadřazena pragmatickým úvahám a ekonomickým zájmům státu. Shodou okolností v prvních letech provozu loď Republika nesloužila ani Čechoslovákům, ani potřebám Čínské lidové republiky. Doplácela na to zejména československá ekonomika.

Lod' Republika – „zesiluje se obchodní flota SSSR a lidově demokratických států“¹⁴¹

První měsíce provozu lodi byly spíše potvrzením všech předjímaných (ale i netušených) rizik, než důkazem, že Čechoslováci mohou být dobří mořeplavci a jejich vlastní námořní plavba výdělečným podnikem. Kupní smlouva na loď Republika, původní jméno Evanthia, byla podepsána 26. září 1951. Jednalo se o parník postavený v roce 1920 v Anglii; v době prodeje měla loď řeckého majitele a byla registrována pod kostarickou vlajkou.¹⁴² Cena 52 500 000 Kčs (375 000 Lstg) byla považována za odpovídající s ohledem na kvalitu, promptní dodání a především skutečnost, že bylo možné loď získat bez potíží při výmazu z kostarického lodního rejstříku.¹⁴³ Možná právě bezproblémový

Od roku 1953 se postupně dařilo této závislosti zbavovat v důsledku možnosti nakupovat železnou rudu v Brazílii, Indii, Norsku, Francii. /Ibid., s. 184./

¹³⁹ Kaplan, *Československo v RVHP 1949–1956*, s. 10.

¹⁴⁰ NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Dopis Ministerstva zahraničního obchodu, 4. 1. 1951.

¹⁴¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Materiál pro politický sekretariát KSČ od MZO, Zpráva o koupi lodi, listopad 1951.

¹⁴² V podstatě se jednalo o registraci v režimu Flag of Convenience (FOC) – registraci v jiném státě, než je sídlo rejdaře. FOC umožňuje snížit režijní náklady, případně obcházet některé předpisy země, v níž vlastník sídlí (o pracovních podmínkách, ochraně životního prostředí atd.). Dnes jsou námořní lodě často registrovány v zemích, kde vláda nemá dohled a žádnou skutečnou vazbu s lodí nebo jejím vlastníkem (typicky Libérie, Panama). Ve srovnání se 4 % FOC lodí plujících v 50. letech, dnes tyto „otevřené“ registrace využívá více než 60 % námořních přepravců. /George Rose, Flying the Flag, Fleeing the State, in: *The New York Times*, 24. 4. 2011 [online] [2014-11-09]; http://www.nytimes.com/2011/04/25/opinion/25george.html?_r=3&ref=%20opinion/

V případě lodi Republika mohla být FOC registrace v Panamě využita především s cílem obejít embargo na dodávky námořních lodí socialistickým státům.

¹⁴³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Záznam pro s. ministra od přednosta dopravního oddělení Štorma, Návrh na koupi lodi s/s Evanthia, 29. 10. 1951.

převod na straně jedné a embargo na prodej lodí socialistickým státům na straně druhé byly tím rozhodujícím kritériem pro nákup třicet let starého parníku.

Na první pohled to byla loď jako nová, všechno pěkně natřené, ovšem nikoliv pro konzervaci, nýbrž pro dekoraci. [...] Pravdou je, že jsme nekoupili žádnou superloď, ale v té době byl velký nedostatek lodí, takže jsme se museli spokojit s plavidlem již vysloužilým.¹⁴⁴

Polská komise, která se účastnila převzetí lodi, odhadla rozsah oprav nutných k tomu, aby loď mohla vyplout s nákladem do Číny, na 11 000 Lstg (1 540 000 Kčs¹⁴⁵). Dále bylo potřeba zajistit opravy nutné pro obnovení čtyřleté klasifikace lodi u Lloyd Register¹⁴⁶ a úpravy lodi „za účelem zhrubě zjednodušení provozu, zvětšení dojezdu lodi bez zastávky v kapitalistických státech“, a to celkem přibližně za 15 milionů Kčs.¹⁴⁷

Na počátku roku 1952 byla v polské Gdyni vztyčena na lodi československá vlajka a loď Republika (I) byla bez větších okázalostí pokřtěna „v nejužším kruhu posádky“.¹⁴⁸ 12. ledna 1952 loď vyplula do norského přístavu Stavanger,¹⁴⁹ kde měly být provedeny první nezbytné opravy nutné pro udržení klasifikační třídy A. V souvislosti s pracemi loděnice ve Stavangeru později obchodní rada ČSR v Pekingy ministři zahraničního obchodu napsal:

Především tě prosím, abys nedopustil opakování případu oprav lodi ve Stavangeru. Mužstvo si vypráví o tom, že za 22 000 Lstg byly tam některé části lodi rozebrány a aniž by bylo něco opraveno zase dány dohromady a loď poslána na cestu.¹⁵⁰

¹⁴⁴ Fojtů, *Moře milované, moře proklínané I*, s. 35. Kapitán Fojtů se osobně účastnil první plavby lodi Republika.

¹⁴⁵ Přepočítání Lstg na Kčs zde vychází z výše citovaného dokumentu, kde byla cena 375 000 Lstg přepočítána na 52 500 000 Kčs (z toho vychází kurs 1 Lstg/140 Kčs).

¹⁴⁶ Námořní klasifikační společnosti určují standardy pro stavbu a provoz lodí. Klasifikace sama o sobě neručí za bezpečnost lodi, ale používá se jako vodítko při určování pojistné sazby, jako doklad, že plavidlo je spolehlivé a vhodné pro přepravu atd. První a nejstarší klasifikační společností je Lloyd Register, založená v roce 1760. Její klasifikace A1 (používána od roku 1775) označuje lodě nejvyšší třídy, dnes uznávaná jako symbol kvality. /A Brief History of Lloyd's Register, in: Lloyd's Register [online] [2014-11-04]; <http://www.lr.org/en/who-we-are/heritage/brief-history/>.

Z dostupných dokumentů vyplývá, že většina československých námořních lodí byla klasifikována u Lloyd Register, v některých případech pak v polském, případně sovětském registru (když loď byla postavena v Polsku, nebo když bylo nutné využít jiný než Lloyd Register z praktických, případně politických důvodů).

¹⁴⁷ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Záznam o poradě o nákupu lodi Republika na MZO, přítomni zástupci MZO, Ministerstva financí, Ministerstva dopravy a Metransu, 9. 2. 1952.

¹⁴⁸ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Návrh na dopis s. ministru Širokému o křtu lodi Republika, nedatováno.

¹⁴⁹ Norská loděnice byla vybrána z toho důvodu, že „polská strana neměla na opravy dok k dispozici“. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Záznam o poradě o nákupu lodi Republika na MZO, přítomni zástupci MZO, Ministerstva financí, Ministerstva dopravy a Metransu, 9. 2. 1952./

¹⁵⁰ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Dopis z velvyslanectví v Pekingy pro ministra zahraničního obchodu s. Gregora, 27. 9. 1952.

Při návratu z Norska do polské Gdyně, kde měla být Republika naložena zbožím pro ČLR, 2. dubna 1952 loď najela na mělčinu poblíž ostrova Saltholm, v úžině mezi Dánskem a Švédskem. Po několikahodinovém manévrování se loď vlastními silami dostala opět na volné moře. Tato nehoda znamenala další, byť lehké „poškození bočního kýlu a spodku lodi“, tedy i další náklady. Opravy, spolu s úpravami kabin pro posádku byly provedeny v Polsku. Po jejich skončení Republika 17. května 1952 vyplula s nákladem strojů, železného materiálu a dalšího nespécifikovaného zboží směrem do Číny; k místu určení dorazila 16. července 1952. Během první cesty bylo nutné ještě vyměnit „několika metrů kotelních trubek v jednom kotli“, které před Singapurem praskly. V průběhu vykládky v ČLR pak byla opravena ložiska hlavního hřídele, jež se také cestou poškodila.¹⁵¹

Ministerstvo zahraničního obchodu původně chtělo provést nutnou generální opravu ještě před vyplutím lodi na první cestu. To však bylo zamítnuto, jelikož cesta do ČLR byla „uložena jako prvořadý politický úkol“. O pozadí tohoto rozhodnutí nelze dohledat podrobnější informace. S ohledem na politickou povahu celé záležitosti je zřejmé, že provedení oprav zamítla nejvyšší stranická místa, možná ve spolupráci se sovětskými poradci. A tak Republika vyplula na cestu do ČLR, „aniž by provedla generální opravy, které vzhledem ke svému stavu již nutně potřebovala“¹⁵² a které byly důležité také pro bezpečnost námořníků. Možná i z toho důvodu část posádky již další cestu na lodi Republika nechtěla podstoupit – „morálku mužstva nemohlo též pozvednout pět zastávek v různých přístavech, ve kterých byla loď opravována“.¹⁵³

Po příjezdu do Číny bylo možné posádku pomyslně rozdělit do tří skupin: 1) „soudruzi, kteří bez výhrady chápou svůj politický úkol a chtějí absolvovati i další cesty do Číny“; 2) ti, kteří po návratu do Evropy již na lodi pracovat nechtěli, a to „z důvodů zdravotních, znechucení poměry na lodi, z důvodů osobních apod.“; 3) námořníci, kteří by byli ochotni na lodi dále pracovat, ovšem jen za určitých podmínek (zvýšení platu, další úprava kabin). Obrazem doby je pak skutečnost, že příčina nespokojenosti posádky i všech dalších problémů byla spatřována ve špatném politickém vedení, a to i v

¹⁵¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Materiál pro politický sekretariát ÚV KSČ, Zpráva o havarii lodi Republika a o nutných opatřeních k jejímu dalšímu provozu, 26. 8. 1952.

¹⁵² NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Zpráva o průběhu generálních a klasifikačních oprav lodi Republika, 7. 7. 1953.

¹⁵³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Dopis z velvyslanectví v Pekingu pro ministra zahraničního obchodu s. Gregora, 27. 9. 1952.

případech jako byl „absolutně neodůvodněný počet přesčasových hodin“¹⁵⁴ či zpracování lodní administrativy, která byla v takovém nepořádku, že prakticky neumožňovala zjistit „stav zásob, přijmutých a vydaných potravin a nápojů, výplaty zaměstnanců“.¹⁵⁵ Tyto konkrétní příklady nekompetentnosti některých pracovníků jasně ilustrují, že v době nákupu lodi Republika nemělo Československo pro vlastní námořní plavbu ani dostatek finančních prostředků, ani kvalifikovaných sil. Pro další cesty bylo doporučeno sestavit posádku novou, bez polských námořníků,¹⁵⁶ která bude mít „výborného politického pracovníka, vojenskou disciplínu a komunistickou morálku“.¹⁵⁷

Požadované personální změny mohly být provedeny až po návratu lodi do Evropy; ten však musel být o mnoho měsíců odložen. Na zpáteční cestu se Republika vydala 15. srpna 1952 s nákladem všeobecného zboží (1420 tun) a železné rudy (7770 tun). V noci ze 17. na 18. srpna, přibližně 150 mil od Šanghaje se loď dostala do silného tajfunu, který ji v podstatě zničil; nikdo nebyl zraněn. Volání SOS poté, co do lodi začala vnikat voda a hrozilo potopení, zachytil americký válečný torpédoborec, dvě japonské lodi a britská obchodní loď, která se k Republice dostala jako první a doprovodila ji zpět do přístavu Šanghaj. U ústí řeky Jang-c'-ťiang byla loď převzata dvěma čínskými tažnými čluny a dopravena až k přístavnímu molu.¹⁵⁸ Oficiálně bylo oznámeno, že kapitán lodi „odmítl pomoc lodi OSN“ a „přijal pomoc od malé komunistické pobřežní lodi“.¹⁵⁹ Je to jen malá ukázka toho, že k propagandistickým účelům bylo možné využít nejen úspěchy námořní plavby, ale i havárie.

Tím, že se Republika dostala zpět do Šanghaje, však problémy neskončily. V případě rozsáhlejších oprav, což se lodi zničené tajfunem rozhodně týkalo, bylo potřeba, aby

¹⁵⁴ Uváděn je příklad radiotelegrafisty s 200 přesčasovými hodinami za měsíc, přestože se ve službě střídá s polským telegrafistou.

¹⁵⁵ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Zpráva pro s. ministra zahraničního obchodu, Věc: s/s Republika – první cesta do Číny a situace na lodi, 22. 7. 1952.

¹⁵⁶ S ohledem na utajení nákupu lodi byl ztížen nábor posádky; proto „byla s polskými místy projednána posádková výpomoc při první cestě do Čínské lidové republiky“. /Fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Materiál pro politický sekretariát KSČ od MZO, Zpráva o koupi lodi, listopad 1951./

Záznamy zároveň indikují, že to byli právě polští námořníci, kteří si nejvíce stěžovali na špatné podmínky na lodi.

¹⁵⁷ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – obyčejný (TO-0), 1945–1959, Čína, karton 3, Šifra z velvyslanectví v Pekingu pro MZV č. 8392/52, 3. 9. 1952.

¹⁵⁸ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Materiál pro politický sekretariát ÚV KSČ, Zpráva o havarii lodi Republika a o nutných opatřeních k jejímu dalšímu provozu, 26. 8. 1952.

¹⁵⁹ NA Praha, fond MZV, výstřižkový archiv III, karton 1500, inv. č. 1f3, zpráva pro Rozhlas.

plavidlo nejdříve prohlédl inspektor příslušné klasifikační společnosti. Cestu zástupce britského Lloyd Register do Šanghaje však Britové odmítli¹⁶⁰ – vzhledem k probíhající válce v Koreji a skutečnosti, že každá ze stran patřila k opačné straně konfliktu, mohla být cesta do ČLR pro občana Velké Británie riskantní. Zástupci Lloyd Register proto navrhli provést v Šanghaji jen nejnútnejší opravy, aby loď mohla přelout do Hongkongu nebo do Japonska, kde působili inspektoři Lloyd Register. Toto řešení bylo odmítnuto jako nákladné.¹⁶¹ Situaci nakonec vyřešilo převedení lodi do sovětského registru, který samozřejmě v ČLR své inspektory měl.

Vzhledem k tomu, že v Šanghaji nebyl dostatek materiálu ani loděničních kapacit, bylo výhodnější zajistit opravy v sovětské loděnici v Dálném. Než se však vyjasnily podmínky oprav v Sovětském svazu a vůbec to, zda bude možné poškozenou loď do Dálného přetáhnout, sovětská loděnice už volné kapacity neměla. Takže konečné rozhodnutí znělo – nechat opravit loď v Šanghaji. V průběhu jednání se sovětským partnerem však v Šanghaji Republiku vyškrtli z pořadníku, takže opravy nakonec v plném rozsahu začaly až v dubnu 1953, osm měsíců po havárii (do té doby probíhaly práce jen s omezeným počtem nekvalifikovaných dělníků). Šanghajská loděnice navíc neměla dostatek materiálu, odborníků a zkušeností k provedení oprav, neboť do té doby pracovala jen na vojenských zakázkách. Zpočátku loděnice neměla vybudované ani vlastní kalkulační oddělení, takže například rozpočet oprav byl vytvořen až dodatečně. Velký problém představovala skutečnost, že „práce v takovém rozsahu na lodi veliké jako Republika“ zajišťovala loděnice poprvé od doby, kdy „přešla do rukou Čínské lidové republiky z rukou zahraničních kapitalistů a specialistů“.¹⁶²

Celý proces vyjednávání klasifikační prohlídky a vyhledávání vhodné loděnice dokládá, jak nevhodné (přinejmenším z hlediska rychlosti oprav a jejich kvality) bylo partnerství Československa s ČLR, zemí, která teprve budovala své průmyslové i dopravní kapacity. Nic na tom neměnila skutečnost, že čínští soudruzi prohlásili, „že svědomité provedení oprav v termínu pokládají za svůj čestný úkol a závazek a budou

¹⁶⁰ NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Zpráva o průběhu generálních a klasifikačních oprav lodi Republika, 7. 7. 1953.

¹⁶¹ Mohlo však mít i částečně politické pozadí. Socialistické země se odmítly připojit k mírové smlouvě s Japonskem podepsané 8. září 1951, v platnosti od dubna 1952, „a tak jejich vztah k Japonsku zůstal na dlouhou dobu provizoriem“. /Běla Plechanová – Jiří Fidler, *Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů 1941–1995*, Praha 1997, s. 46./

¹⁶² NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Zpráva o průběhu generálních a klasifikačních oprav lodi Republika, 7. 7. 1953.

proto s naší lodí zacházet jako se svojí vlastní. Tento slavnostní slib učinili dělníci loděnice k uctění památky zesnulého soudruha Klementa Gottwalda.“¹⁶³

V souvislosti s úhradou oprav Ministerstvo zahraničního obchodu vydalo doporučení vyjednávat tak, aby podstatná část prací nezbytných pro to, aby byl umožněn další provoz lodi, byla provedena na účet zahraničních pojišťoven jako náhrada „škod způsobených tajfunem“.¹⁶⁴ Pracovníci velvyslanectví ČSR v Čínské lidové republice však před takovým postupem varovali.

Mám za to, že postoj soudruhů z Čechofrachtu k celé záležitosti není správný. Snad si uvědomují, že tato loď je v kapitalistických loďařských a pojišťovacích kruzích velmi známa a že se zcela přesně ví, v jakém se nacházela stavu při vyplutí. Čínští a sovětská přátelé nás na to upozorňují sice jen náznaky, ale přece jen dost jasně, že spekulace, které staví na tom, že pojišťovny zaplatí něco víc než skutečné škody způsobené tajfunem, nám nevyjdou. Je těžké dokazovat odborníkům, že plát je prasklý, když i neoborník vidí, že se jedná o prorezavělou díru. Ať soudruzi přiznají, že koupili starou loď, která sice může ještě dobře sloužit, musí však dostat napřed své.¹⁶⁵

Konečné vyúčtování oprav ve výši 11 200 000 Kčs v nové měně (po měnové reformě)¹⁶⁶ představovalo částku asi o 13 % vyšší, než byl maximální původní odhad ceny.¹⁶⁷

Vzhledem k nejrůznějším problémům (například nový hřidel musel být vyroben v Anglii a doprava do ČLR trvala déle než samotná výroba¹⁶⁸) se opravy nakonec protáhly až téměř do poloviny roku 1954. V závěru prací pak bylo zaznamenáno několika drobných případů sabotáže (úmyslné znečištění některých částí strojů cizí hmotou apod.). Nelze však říci, zda tyto útoky byly namířeny proti Československu, či zda se jednalo o snahu dělníků poškodit čínskou loděnici. Loď byla předána 14. června 1954 a 15. června byly „vystaveny šanghajskou inspekcí Registru SSSR příslušné lodní dokumenty“.¹⁶⁹

Republika byla v provozu ještě osm let. Stala se základem později vybudované obchodní

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Materiál pro politický sekretariát ÚV KSČ, Zpráva o havarii lodi Republika a o nutných opatřeních k jejímu dalšímu provozu, 26. 8. 1952.

¹⁶⁵ Ibid., Dopis z velvyslanectví v Pekingu pro ministra zahraničního obchodu s. Gregora, 27. 9. 1952.

¹⁶⁶ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – obyčejný (TO-O), 1945–1959, Čína, karton 3, Návrh vládního usnesení – Příděl prostředků ke krytí nákladů na generální opravu lodi Republika z vládní rozpočtové rezervy, č.j. 0/307.155/55, 14. 2. 1955.

¹⁶⁷ NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Zpráva o průběhu generálních a klasifikačních oprav lodi Republika, 7. 7. 1953.

Na základě zkušenosti sovětských soudruhů se měla cena generální opravy pohybovat v rozmezí 30 až 40 % pořizovací ceny nové lodi, což v případě lodi Republika mělo být přibližně 8,5 milionu Kčs, jelikož pořizovací cena nové lodi daného typu byla v té době odhadována na 21 milionů Kčs. /Ibid./

¹⁶⁸ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – obyčejný (TO-O), 1945–1959, Čína, karton 3, Zpráva generálního konsula v Šanghaji pro velvyslance v Pekingu, 29. 12. 1953.

¹⁶⁹ Ibid., Zpráva Generálního konzulátu Československé republiky v Shanghai pro MZV, Loď Republika – zakončení oprav v Šanhaji, č. j. 83/54-Vo, 19. 6. 1954.

floty a již navždy zůstane tou lodí, která započala novodobou éru československé námořní plavby.

Je velmi pravděpodobné, že nákup lodi sloužil i jako „test“, zda bude Československo, na něž se samozřejmě vztahovalo západní embargo, moci vůbec námořní lodě nakupovat a zároveň poskytovat potřebné krytí pro nákupy a provoz lodí komunistické Číny.¹⁷⁰ Jen dva dny poté, co byla podepsána kupní smlouva na loď Republiku, z Pekingu došla na Ministerstvo zahraničního obchodu šifra, kde se uvádělo, že ČLR „uvažuje používat československé vlajky asi pro dvacet čínských lodí, které by byly formálně československým vlastnictvím“.¹⁷¹ Přibližně za rok a půl byly tyto počáteční plány formalizovány – 11. června 1953 Československá republika a Čínská lidová republika podepsaly Protokol o rozvoji námořní dopravy.

Tajný protokol o spolupráci s Čínskou lidovou republikou

Podpisu tohoto protokolu předcházelo rozhodnutí politického sekretariátu ÚV KSČ z 23. července 1952 o převedení obchodních námořních lodí Čínské lidové republiky do československého námořního rejstříku a následná dvoustranná jednání v Pekingu ve dnech 5. až 10. listopadu 1952.¹⁷² Článek 1, bod 6 protokolu stanovil, že v případě nákupu lodi bude během 90 dnů podepsána dohoda, v níž „bude potvrzeno, že skutečným majitelem lodi jest čínská strana“ a že „československá strana obdržela příslušnou částku na nákup lodi“. Stejný mechanismus potvrzení vlastnictví platil v případě převodu stávajících čínských lodí pod československou vlajku (článek 2, bod 5).¹⁷³

Princip provozu lodí byl na účet a riziko čínské strany (článek 3, bod 3),¹⁷⁴ takže nedocházelo k zatížení státního rozpočtu jako v případě lodi Republika. Na druhou

¹⁷⁰ Jednalo se o embargo na prodeje lodí zemím sovětského bloku v rámci CoCom. V důsledku obcházení těchto restrikcí bylo například v období od října 1950 do roku 1952 přinejmenším 27 plavidel převedeno pod vlajku některé ze zemí sovětského bloku. /SE-27, Probable Effect of Various Possible Courses of Action with Respect to Communist China, 5 June 1952, FRUS, 14: 59–62, citováno dle: Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 46./

¹⁷¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1945–1968, tajná a přísně tajná registratura, karton 1354, Šifra z velvyslanectví ČSR v Peking pro MZO, 21. 1. 1952.

¹⁷² NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 5, Zpráva o výsledku jednání československé delegace odborníků s delegací Čínské lidové republiky o převedení obchodních lodí Čínské lidové republiky do československého námořního rejstříku pod československou vlajku, 26. 2. 1953.

¹⁷³ 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.

¹⁷⁴ Ibid.

stranu Československo rozvojem této spolupráce s ČLR podstupovalo nemalé riziko: protokol byl schválen a oběma stranami podepsán ještě před uzavřením příměří v Koreji, takže spolupráce s komunistickou Čínou mohla být interpretována jako připojení se Československa na stranu spolu-agresora. Ovšem i později vyjádření podstaty tajné spolupráce s ČLR v námořní dopravě mohlo vyvolat rozšíření či zpřísnění embarga vůči Československu a další negativní dopady na zahraničněpolitické vztahy státu.

Částečně mohla být uvedená rizika vyvážena finančním přínosem spolupráce: mezistátní dohoda stanovila odměnu za poskytované služby ve výši 3 % ze všech hotových výloh s výjimkou těch, které byly zaplacený v čínském přístavu. Případná provize z námořního dopravného pro Čechofracht měla být řešena pro každý případ zvlášť (článek 9, bod 9). Sazby námořního dopravného určovala čínská strana, Čechofracht mohl podávat návrhy na výši sazeb (článek 9, bod 10). Toto ujednání vycházelo pravděpodobně z logiky toho, že ČLR nesla zisky i ztráty z provozu lodí. Ještě dříve, než byla podle tajného protokolu z června 1953 zakoupena první loď (1954), obdrželo Československo nabídku rozšířit své aktivity v námořní dopravě účastí ve společném podniku s Polskem.

Nabídka partnerství v čínsko-polském lodním jednatelství

Na sklonku roku 1953 Boleslav Bierut nabídl Československu možnost přistoupit do čínsko-polské společnosti lodního jednatelství založené v roce 1950.¹⁷⁵ V roce 1954 společnost provozovala deset lodí, jež se plavily pod polskou vlajkou (každý z partnerů vložil pět plavidel). Tato spolupráce měla podle všeho podobné politicko-ekonomické pozadí jako spolupráce ČLR a Československa. Podstatný rozdíl ve fungování čínsko-polského podniku spočíval v ujednání, že „zisk bude ponecháván společnosti na nákup dalších lodí“.¹⁷⁶ Navíc zisky a ztráty nesli partneři rovným dílem, což zřejmě vycházelo ze skutečnosti, že obě strany vložily do podnikání stejný počet lodí. V budoucnu princip rovného podílu na zisku povede například k tomu, že polská strana odmítne provozovat nerentabilní lodě (v některých případech takové lodě byly převedeny pod československou vlajku).

¹⁷⁵ AMZV Praha, fond Mezinárodní odbor – tajný (OMO–T), 1945–1954, Doprava, karton 2, Návrh vládního usnesení – Přistoupení do čínsko-polské společnosti lodního jednatelství, 20. 4. 1955.

¹⁷⁶ Ibid.

Jednání o přístupu Československa do čínsko-polského jednatelství trvala přibližně rok a půl; v květnu 1955 Československo nabídku odmítlo.¹⁷⁷ Největší problém spočíval v tom, že sazby námořního dopravného čínsko-polského podniku byly v dané době přibližně třikrát vyšší než sazby světové. Pokud by Československo vložilo do lodního jednatelství svou tehdy jedinou loď a případně další v budoucnu zakoupené lodi, při jejich využívání by platilo „třikrát víc než při nájmu zahraniční, tedy i kapitalistické tonáže“. Zodpovědní činitelé si navíc byli jisti, že Československo by v tomto podniku bylo „druhořadým činitelem“ – už pro to, že není přímořským státem. Nemohlo by tudíž ani prosadit snížení sazeb, ani „uplatňovat volbu nákladu“.¹⁷⁸

Na počátku 50. let pravděpodobně jen Polsko a Československo byly země ve východním bloku relativně dost silné na to, aby mohly pomáhat komunistické Číně v oblasti námořní dopravy. Pouze Polsko však mělo přirozené podmínky pro rozvoj námořní plavby a dlouholeté zkušenosti v této dopravní oblasti. Proto se stalo důležitým partnerem Čínské lidové republiky s poměrně rozsáhlými pravomocemi, především v oblasti určování obchodní politiky.¹⁷⁹ Jedním z důvodů, proč byla spolupráce Československu nabídnuta, mohla být snaha najít „slabšího“ partnera, který by pomohl rozšířit společnou flotu. Průběh jednání o účasti v čínsko-polském jednatelství ukazuje, že pokud neintervenovaly jiné (především politické) vlivy, zodpovědní činitelé se snažili posuzovat především ekonomický přínos návrhu. Odmítnutí spolupráce v tomto konkrétním případě s největší pravděpodobností souviselo také s politikou tzv. nového kursu let 1954 a 1955 a souvisejícími změnami priorit v hospodářství země. Podrobněji je období nového kursu a jeho důsledky pro rozvoj námořní plavby rozpracováno v úvodu následující kapitoly.

¹⁷⁷ Ibid., Návrh vládního usnesení – Přístup ČSR do čínsko-polské společnosti lodního jednatelství, 3. 5. 1955.

¹⁷⁸ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – obyčejný (TO-O), 1945–1959, Čína, karton 3, Záznam z jednání o přistoupení ČSR do čínsko-polské společnosti lodních jednatelů, č. j. 422.566/54-A01, 19. 6. 1954.

¹⁷⁹ „Ze zkušeností našich soudruhů pracujících v ČLR resp. zúčastněných na projednávání dohody o rozvoji námořní dopravy mezi ČSR a ČLR jsme zjistili, že čínský partner nemá právě nejlepší zkušenosti s čínsko-polskou společností pro námořní dopravu, ve kteréžto společnosti rozhodující slovo má polská strana často na úkor zájmů čínského partnera.“ /AMZV Praha, fond Mezinárodní odbor – tajný (OMO-T), 1945–1954, Doprava, karton 2, Účast ČSR v polsko-čínské námořní dopravě, 24. 7. 1953./

Investice Čínské lidové republiky: lodě Julius Fučík, Lidice, Dukla a Mír (1954–1958)

Hluboká krize kulminující v roce 1953 v podstatě ve všech státech sovětského bloku vedla k doporučení Moskvy zavést určitá opatření, především v oblasti zvyšování životní úrovně obyvatel, která by v jednotlivých zemích přispěla ke stabilizaci života ve společnosti. Tato takzvaná politika nového kursu přinesla zmírnění všeobecné nespokojenosti se sociální situací a zároveň měla ozdravné účinky na ekonomiku jako celek. V Československu v důsledku realizovaných změn (k těm nejdůležitějším patřilo snížení vojenských výdajů, vyšší výroba spotřebních předmětů než výrobních prostředků) se zmenšily disproporce v hospodářství země a byly dosaženy meziročně vyrovnané přírůstky makroekonomických veličin. Po roce 1955 byl obnoven rychlý hospodářský růst; ve srovnání s předchozím obdobím se „souběžně s růstem investic vyvíjela příznivě i životní úroveň obyvatelstva“.¹⁸⁰ Nedošlo však ke zvýšení efektivnosti ekonomiky, takže se začaly kumulovat staronové problémy – extenzivní vyčerpávání zdrojů, problémy při zajišťování potřeb obyvatelstva, růst výdělků, které nebyly podloženy reálnými výkony, nárůst neuspokojené koupěschopné poptávky.

Významný otřes politické stability přinesl rok 1956 poté, co Nikita S. Chruščov, nejvyšší představitel Sovětského svazu, ve svém projevu na XX. sjezdu Komunistické strany Sovětského svazu odsoudil kult stalinismu. Následná vlna kritiky politického i ekonomického stavu společnosti se projevila ve všech zemích východního bloku. V Československu kritické ovzduší v komunistické straně i ve společnosti podněcovalo mimo jiné otevřenější diskuse o stavu hospodářství, o jeho neefektivnosti a selhávání při zabezpečování potřeb obyvatelstva. Analýza hospodářské situace pak vedla k jednoznačnému závěru, že problémy je potřeba řešit pomocí strukturálních a systémových změn.¹⁸¹

Souhrnně byly tyto změny označeny jako tzv. Rozsypalova reforma (podle hlavního autora návrhu Kurta Rozsypala). Direktivy reformy schválila celostátní konference KSČ v červnu 1956. Podle nich měla být posílena pravomoc podniků, rozšířen „přímý styk mezi dodavateli a odběrateli“ a národohospodářské plánování se mělo soustředit především na „koordinování strategických záměrů podniku“. Prvním krokem reformy

¹⁸⁰ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 291, 292, 300.

¹⁸¹ *Ibid.*, s. 302.

byla decentralizace řízení, což znamenalo zrušení hlavních správ na ministerstvech a zavedení středního článku řízení, kterým se staly výrobně hospodářské jednotky. Aktivizace podniků k větší samostatnosti měla být stimulována normativy podnikové i osobní zainteresovanosti.¹⁸² Tyto změny se do oblasti námořní plavby v podstatě nepromítly, jelikož kromě jedné lodi Československo stále provozovalo pod svou vlajkou jen loď Čínské lidové republiky.

Vzhledem k nákladnosti oprav i k tomu, že dosud nebyl v reálných podmínkách prokázán ekonomický přínos provozu vlastní námořní plavby, Československo tuto dopravní oblast dále nerozvíjelo. Ve druhé polovině 50. let dokonce Československo mělo „kontrahováno dvě lodi z Jugoslávie“, jejich nákup však politické byro ÚV KSČ neschválilo.¹⁸³ Zatímco vlastní námořní plavba v důsledku ekonomických potíží stagnovala, rozvíjel se provoz lodí Čínské lidové republiky pod československou vlajkou. Ve sledovaném období let 1954–1958 Československo formálně zakoupilo či převzalo do svého vlastnictví pro komunistickou Čínu čtyři lodě.

Julius Fučík, Lidice, Dukla a Mír I – utajené čínské lodě

Oč méně byly tyto lodě československým majetkem fakticky, o to více byly s Československem spojovány symbolicky, svými názvy. Samozřejmě, že jejich pojmenování měla i propagandistický účel, ať již ve formě připomínání „komunistických hrdinů“¹⁸⁴ či jako vyjádření skutečnosti, že „československé“ lodě tvoří součást „tábora míru“.¹⁸⁵ Každá ze čtyř lodí byla pořízena za odlišných podmínek a každý z těchto nákupů přibližuje z poněkud jiného úhlu problematiku vztahů Československa a komunistické Číny v oblasti námořní přepravy.

¹⁸² Kurt Rozsypal, *Vývoj plánovitého řízení v netržních podmínkách v letech 1953–1964*, Praha 1999, s. 32, 39, 55, 63.

¹⁸³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 2, Zpráva o převodu čínské námořní lodi pod československou vlajku, 19. 6. 1958.

¹⁸⁴ Viz například úryvek z projevu generálního konzula ČSR v Polsku u příležitosti slavnostního vztyčení státní vlajky na lodi Julius Fučík v přístavu Gdynia: „Internacionála rovněž zazvučí při dnešním slavnostním aktu. Bude to nejlepší výraz naší vděčnosti k tomuto velkému komunistickému bojovníkovi – národnímu hrdinovi. [...] Skutečnost, že právě Vy jste byli pověřeni čestným a velkým úkolem, totiž na československé námořní lodi Julius Fučík pokračovati v plnění odkazu tohoto hrdinného bojovníka, Vás soudruzi námořníci, zavazuje. Jsem přesvědčen, že tak, jak jste se se ctí zhostili úkolů, daných Vám na dosavadních pracovištích 5tiletým plánem, zhostíte se i nových úkolů spojených s vzorným plněním služby na lodi Julius Fučík.“ /AMZV Praha, fond Mezinárodní odbor – obyčejný (MO-O/OMO), 1945–1955, Doprava, karton 13, Slavnostní projev generálního konsula ČSR v Polsku 15. 2. 1954 – Záznam pro Ministerstvo zahraničních věcí, 25. 2. 1954./

¹⁸⁵ Svět socialismu byl spojován s atributy poklidného světa mírové práce „se stejnou jednoznačností, jako byl Západ představován jako svět válečných příprav a války“. /Vladimír Macura, *Šťastný věk (a jiné studie o socialistické kultuře)*, Praha 2008, s. 36./

Julius Fučík

Realizace nákupu lodi Julius Fučík (původní jméno Volta, postavena v roce 1947 ve Francii) zprostředkovává pohled na mechanismus působení embarga při prodeji námořních lodí; zároveň je ukázkou toho, jak bylo možné embargo obcházet. První zmínka o této obchodní transakci je z října 1953, kdy byl dojednáván způsob utajení platby. Cena lodi činila 1 078 000 amerických dolarů splatných v Lstg;¹⁸⁶ Čínská lidová republika měla Československu poukázat příslušnou částku ve švýcarských francích, za které pak Státní banka československá měla nakoupit Lstg a provést úhradu. Tím bylo utajeno, že peníze ve skutečnosti poukázala komunistická Čína.¹⁸⁷

Politicko-ekonomická opatření související s embargem však vyžadovala, aby Francie nejdříve získala vývozní povolení od Coordination Committee for Multilateral Export Control (CoCom, viz výše). Podmínkou udělení tohoto souhlasu bylo, že Československo provede úhradu prostřednictvím dodávek československého zboží.¹⁸⁸ Francouzské úřady však chtěly za loď získat volně směnitelnou měnu (Lstg).¹⁸⁹ Je pochopitelné, že v roce 1953 Francie neměla příliš velký zájem o československé zboží – jednak se snižovala kvalita a konkurenceschopnost československou produkci na západních trzích, jednak Francie potřebovala vyvézt loď za Lstg „s ohledem na svoji tíživou devisovou situaci“.¹⁹⁰ Nicméně při jednání o vývozním povolení francouzská strana předložila CoCom oficiální československé návrhy na protidodávky zboží. Následně byl připraven protokol, v němž československé nákupy zboží z Francie na straně jedné a jejich úhrady

¹⁸⁶ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, Svazek č. 2, Memorandum of Agreement [nákup lodi Volta], nedatováno.

¹⁸⁷ Ibid., Svazek č. 1, Zpráva z MZO pro Obzameni Peking, č.j. 03-7.545/53, 26. 10. 1953.

¹⁸⁸ Nabízí se otázka, proč nebyl obchod zamítnut přímo; zde je potřeba vzít v úvahu, že CoCom byla neformální organizace, která nedisponovala oficiálním oprávněním svá rozhodnutí vymáhat. A tak některé členské země direktivy CoCom obcházely, pokud to bylo v jejich ekonomickém zájmu a zároveň nepoškozovalo významným způsobem vztahy se Spojenými státy. / *Technology and East-West Trade*, in: Congress of the United States, Office of Technology Assessment, Washington, D. C. [online] [2014-12-10]; <https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1979/7918/7918.PDF>, s. 160./

¹⁸⁹ Majitelem lodi byl soukromý rejdař v Marseille; ať již kvůli snaze kontrolovat obchod s embargovaným zbožím, či kvůli potřebě prodat loď za Lstg, obchod nerealizoval přímo majitel, ale příslušné francouzské úřady, což bylo důležité při realizaci platby: Československo poukázalo přes Bank of England peníze francouzské bance, která však rejdaře vyplatila ve francích, Lstg zůstaly v bance k dalšímu využití. / NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, Svazek č. 1, Zpráva z Paříže pro MZO, č.j. 13 787/53, 7. 12. 1953./

¹⁹⁰ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, Svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO, s. Nového pro velvyslanectví v Pekingu, s. Böhnela, obchodní oddělení, s/s Volta – nákup ve Francii, č.j. 03-280.015/54, 19. 1. 1954.

na straně druhé byly prezentovány ve velkých celcích, takže nebylo možné spojit konkrétní položky s konkrétními platbami, respektive protihodnotou ve zboží.¹⁹¹

Pokud by se podařilo (byť částečně) uhradit cenu lodi ve zboží, bylo by to pro Československo výhodné, jelikož skutečný majitel, tedy ČLR, by poukázal platbu v devizách a ty by zůstaly k dispozici Československu. O snaze prosadit platbu ve zboží hovoří i ručně psaná poznámka na tajné zprávě z Paříže pro MZO: „snažit [se] v každém případě prodati zboží, alespoň z poloviny; teprve v tom případě, kdyby mělo kvůli tomu sejít z celého obchodu, tak bychom akceptovali Lstg“.¹⁹² Francouzská strana obdržela od CoCom požadovanou exportní licenci 23. prosince 1953. Poté se „již nikterak nechtěla znát ke dřívějším zbožovým jednáním a naopak požadovala kategoricky placení ve volných Lstg“. Tento obrat potvrdil původní domněnku zástupců Ministerstva zahraničního obchodu, že celé jednání o protidodávkách zboží sloužilo „jen jako zastírací manévr“.¹⁹³ Devizy, jež komunistická Čína poukázala na úhradu lodi, tedy nakonec získala Francie. A tak Čínská lidová republika mohla provozovat další námořní loď a Československo se mohlo chlubit, že „[v]ztyčení státní vlajky ČSR na lodi Julius Fučík je výsledkem vítězného plnění budovatelských úkolů, pracujícím lidem Československa“.¹⁹⁴

V souvislosti s nákupem lodi Julius Fučík byla sjednána mezistátní dohoda (s platností od 10. února 1954), která rozšiřovala ujednání původního protokolu z roku 1953, především zpřesňovala podmínky účtování námořního dopravného. Až do založení samostatného podniku Československá námořní plavba v roce 1959 tato dohoda představovala klíčový dokument (jakousi prováděcí směrnici) pro řízení spolupráce mezi Československem a ČLR v oblasti námořní přepravy. V roce 1958, kdy se počet čínských lodí pod československou vlajkou rozšířil ze dvou na čtyři, byl podepsán dodatek k dohodě o provozu lodi Julius Fučík, který některé sazby upravoval. Základní mechanismus stanovení výše dopravného (1954) a změny realizované dodatkem z roku 1958 (zvýrazněný text) uvádí následující tabulka.

¹⁹¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, Svazek č. 1, Zpráva z Paříže pro MZO, č.j. 13 787/53, 7. 12. 1953.

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ Ibid., Svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO, s. Nového pro velvyslanectví v Peking, s. Böhnela, obchodní oddělení, s/s Volta – nákup ve Francii, č.j. 03-280.015/54, 19. 1. 1954.

¹⁹⁴ AMZV Praha, fond Mezinárodní odbor – obyčejný (MO-O/OMO), 1945–1955, Doprava, karton 13, Slavnostní projev generálního konsula ČSR v Polsku 15. 2. 1954 – Záznam pro Ministerstvo zahraničních věcí, 25. 2. 1954.

Jízdy z Evropy do ČLR – sazba pro československé příkazce (čl. 11a); nadpoloviční většina nákladů na lodích z Evropy do ČLR pocházela od těchto příkazců	<ul style="list-style-type: none"> - sazba stanovena „na základě průměrných běžných nákladů všech lodí plujících pod československou vlajkou, s přihlédnutím k průměrné sazbě na mezinárodním dopravním trhu“; - na žádost jedné strany mohla být dohodnutá sazba upravena, pokud by nastaly okolnosti zvyšující běžné náklady lodí; - platné tarify Chipolbrok; - další změny v tarifu mohly být aplikovány jen na základě souhlasu obou stran.
Jízdy z Evropy do ČLR – jiní než českoslovenští příkazci (čl. 11a)	<ul style="list-style-type: none"> - sazby dohodnuté oběma stranami; - sazby dohodnuté oběma stranami, „případ od případu“.
Jízdy z ČLR do Evropy – sazba pro československé příjemce (čl. 11b)	<ul style="list-style-type: none"> - průměrná sazba mezinárodního trampového trhu platná v době nalodění; - při nečekaném „spekulativním“ zvýšení sazeb na trhu mělo být dopravné stanoveno dohodou partnerů.
Jízdy z ČLR do Evropy – ostatní příjemci (čl. 11c)	<ul style="list-style-type: none"> - sazby dohodnuté oběma stranami.
Jízdy mimo trasu ČLR – Evropa a zpět (čl. 11d)	<ul style="list-style-type: none"> - sazby podle podmínek námořního trhu.
Rozdělení platby (čl. 12h)	<ul style="list-style-type: none"> - dopravné hrazeno v poměru 35 % v Lstg a 65 % v československo-čínském clearing;u; - veškeré náklady a příjmy vzniklé v kapitalistických měnách byly přepočítávány na Lstg; na ruble byly převáděny náklady hrazené v korunách, jenech a měnách socialistických států; - americké dolary byly přepočítávány na švýcarské franky (čl. 12f); - administrativní odměna československé straně představovala 3 % vynaložených nákladů (podle protokolu z roku 1953); - dopravné hrazeno v poměru 45 % v Lstg a 55 % v československo-čínském clearing;u (podíl byl stanoven na základě skutečných běžných ročních nákladů placených v kapitalistických měnách).

Tabulka 2: Přehled sazeb námořního dopravného za výkony čínských lodí provozovaných pod československou vlajkou (porovnání dohod z roku 1954 a 1958, pozdější změny jsou v tučně zvýrazněných polích)¹⁹⁵

Z dostupných materiálů nelze vyvodit, zda přechod z předem dohodnutých sazeb na tarify Chipolbrok (čínsko-polská společnost námořní společnost, první položka tabulky)

¹⁹⁵ Údaje pro rok 1954: NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1957–1963, tajná a přísně tajná registratura, karton 1395, MZO 86, Dohoda o provozu námořní lodě Julius Fučík, 9. 7. 1955.

Údaje pro rok 1958: NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Dodatek k Dohodě o provozu námořní lodě s/s Julius Fučík, 17. 4. 1958.

znamenal zdražení či zlevnění dopravy československého zboží do Čínské lidové republiky. V období let 1953–1954/1955 byly sazby Chipolbrok přibližně třikrát vyšší než sazby světové, což byl mimo jiné jeden z hlavních důvodů, proč Československo odmítlo přistoupit do čínsko-polského námořního jednatelství (viz předchozí kapitola). S nárůstem volné tonáže států socialistického bloku¹⁹⁶ sazby zřejmě klesly na přijatelnou úroveň.

Změna zakotvená v dodatku z roku 1958 přinesla nový prvek – možnost zajišťovat přepravní služby i na jiné trase než Evropa – ČLR a zpět (pátá položka v tabulce); jednalo se především o rozšíření přepravy zboží do Vietnamské demokratické republiky (VDR).¹⁹⁷ Zanedbatelná nebyla ani změna týkající se úhrad námořního dopravného: původních 35 % hrazených v Lstg bylo po čtyřech letech zvýšeno na 45 %. Tato částka měla pokrýt režijní náklady, pokud byly realizovány v kapitalistických státech (palivo, zásoby, opravy, náhradní díly, poplatky atd.). Spíše než navýšení zmiňovaných nákladů o 10 % představuje uvedená změna snahu čínského partnera získat z provozu svých námořních lodí co největší podíl ve volně směnitelné měně.¹⁹⁸ Dohoda o navýšení podílu hrazeného v Lstg indikuje silnější pozici ČLR ve vztahu k Československu při spolupráci v oblasti námořní přepravy (zejména s ohledem na skutečné vlastnictví lodí).

V roce 1958 byly na základě dohody obou stran provedeny v sazbách dopravného ještě následující úpravy.

Jízdy z Evropy do ČLR (Jižní Čína) – stejné podmínky pro československé i cizí příkazce	- smluvní tarif Chipolbrok; - v případě, že nakládka byla provedena v černomořském přístavu, poskytován „další 10% rabat“.
Jízdy z Evropy do VDR – stejné podmínky pro československé i cizí příkazce	- námořní tarif z polských přístavů do Vietnamu; - k němu poskytován „10% okamžitý rabat“.

¹⁹⁶ Například v Polsku se v letech 1950 až 1955 počet námořních lodí zvýšil z tří na 53. Ze 164 lodí nově postavených v polských loděnicích jich 29 bylo dodáno polské flotě a „větší počet hotových lodí“ pak Sovětskému svazu a lidové Číně. /Albert Dutka, Rozvoj polské námořní plavby, in: *Doprava* (I), č. 1, 1959, s. 30./

¹⁹⁷ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, X-A-5-1-1: Komplexní rozbor 1958, s. 39.

¹⁹⁸ Těmto úvahám odpovídá i skutečnost, že při přípravě protokolu o provozu lodi Julius Fučík se původně kalkulovalo s poměrem pro vzájemné vyúčtování námořního dopravného 25 % v Lstg a 75 % v československo-čínském clearing. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO s. Nového pro velvyslanectví v Pekingu s. Böhnela, obchodní oddělení – Julius Fučík, č.j. 30-156-293/54, 14. 4. 1954./

Jízdy z ČLR (Jižní Čína) do Evropy	<ul style="list-style-type: none"> - pro československé zboží tarif Far Eastern Freight Conference (podrobnosti viz vysvětlivky), podle kterého bylo poskytováno 9,5 % okamžitého rabatu; - pro zboží socialistických států importní tarif Chipolbrok.
Jízdy z ČLR (Severní Čína) do Evropy	<ul style="list-style-type: none"> - pro československé zboží tarif Far Eastern Freight Conference; - pro zboží socialistických států importní tarif Chipolbrok.
Jízdy z VDR do Evropy	<ul style="list-style-type: none"> - pro československé zboží tarif Far Eastern Freight Conference; - pro zboží socialistických států tarif Chipolbrok z Jižní Číny.

Tabulka 3: Úprava sazeb námořního dopravného v roce 1958¹⁹⁹

Sazby námořního dopravného ve společném čínsko-československém podnikání se vyvíjely postupně, především v návaznosti na rozvoj společné floty, respektive její čínské části. Ta byla několik měsíců po uvedení lodi Julius Fučík do provozu posílena o novostavbu – loď Lidice.

Lidice

Finsko sice nebylo členem CoCom, nechtělo však ohrozit své vztahy a důležité obchodní vazby se Západem, především se Spojenými státy. A tak realizace obchodů mezi Finskem a Sovětským svazem a jeho satelity podléhala vždy určitému vyjednávání; nicméně většinu obchodů se podařilo realizovat.²⁰⁰ Pokud jde o stavbu lodí, jejich vývoz do Sovětského svazu pro finské společnosti představoval výnosný obchod. Není proto překvapivé, že v období, kdy ještě nebyl dostatek loděničních kapacit v socialistických zemích, kontrahovala Čínská lidová republika stavbu lodi právě ve Finsku.²⁰¹ Zároveň je potřeba brát v úvahu určité zmírnění mezinárodního napětí poté, co byl utlumen konflikt v Koreji (příměří v červenci 1953); to mohlo Čínské lidové republice přinést nové možnosti obchodování.

V Československu proces utajení spolupráce s ČLR vyžadoval, aby „financování nákupu probíhalo naprosto normálně tak, jako kdyby se jednalo o vlastní československou loď“. Takže návrh vládního usnesení o pořízení lodi byl „předběžně normálním způsobem

¹⁹⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-1-1: Komplexní rozbor 1958, Komentář k provozu čs. lodí za rok 1958, s. 3.

²⁰⁰ Pekka Sutela, Finland's Eastern Trade: What Do Interviews Tell?, in: Gertrude Enderle-Burcel – Piotr Franaszek – Dieter Stiefel – Alice Teichova (eds.), *Gaps in the Iron Curtain: Economic Relation between Neutral and Socialist States in Cold War Europe*. Kraków 2009, s. 82.

²⁰¹ Ibid., s. 80, 82.

projednán“ se Státním úřadem plánovacím, s Ministerstvem financí a Ministerstvem zahraničních věcí; jejich připomínky byly vzaty v úvahu, „pokud to ovšem bylo možné s ohledem na skutečný stav věci“.²⁰² Vyzrazení podstaty spolupráce s ČLR by poškodilo Československo především v oblasti mezinárodních vztahů, vztahů se západním světem.

Necelý rok po uvedení lodi Lidice do provozu zástupci československé strany při jednání s čínským partnerem sice konstatovali, že provoz lodí je „hladký a úspěšný“, upozorňovali však také na problémy, jež způsobovaly, že lodi nebyly hospodárně využívány. Jednak to byl nedostatek „školených námořních kádrů“, jednak skutečnost, že s ohledem na situaci kolem Tchaj-wanu²⁰³ musely „lodě jezdit pouze do přístavů Jižní Číny“, kde nebyl vždy dostatek vhodného nákladu pro cesty do Evropy. Komplikace (především prodlevy při vyúčtování záloh) způsobovala také nutnost zachovávat v naprostém utajení všechny skutečnosti týkající se této spolupráce.²⁰⁴

Jednalo se o přetrvávající obtíže, které se projevíly již v případě lodi Republika I a měly stále stejného jmenovatele – nedostatek zkušeností obou partnerů s provozem námořních lodí. Nelze však hledat přímou souvislost mezi těmito problémy a téměř čtyřletou prodlevou v nákupech lodí pro čínského partnera (Lidice v roce 1954 a Dukla v roce 1958). Důvodem mohl být spíše intenzivnější rozvoj floty v rámci čínsko-polské

²⁰² NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 2, Dopis od ministra R. Dvořáka (MZO) pro předsedu vlády V. Širokého, 9. 8. 1954.

Seznam osob informovaných o protokolu v sektoru zahraničního obchodu: Ministerstvo zahraničních věcí – ministr Dvořák a bývalý ministr Gregor; tři náměstci ministra, vedoucí devizového odboru, vedoucí referátu v devizovém odboru, vedoucí dopravního odboru, zástupce vedoucího dopravního odboru, bývalý vedoucí dopravního odboru, sekretářka vedoucího dopravního odboru, obchodní rada v Pekingu, bývalý zástupce obchodního přidělence v Pekingu; Čechofracht – ústřední ředitel Petrák, bývalý ústřední ředitel Navrátil, II. náměstek ústředního ředitele (bývalý delegát Čechofrachtu), hlavní účetní, bývalý hlavní účetní, vedoucí rejdařského oddělení. Vedoucí dopravního odboru MZO, který tuto zprávu připravoval, dále konstatoval, že nemá podrobnější informace o tom, kteří pracovníci předsednictva vlády, Ministerstva zahraničních věcí, Ministerstva financí a ostatních sektorů jsou s existencí protokolu seznámeni. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 2, Seznam osob informovaných o existenci Protokolu v sektoru ZO, č. j. 430.034/55, 8. 4. 1955./

²⁰³ Ostrovy Quemoy a Matsu v Tchaj-wanské úžině byly považovány za strategické místo, odkud mohla být ČLR ohrožována vojsky Čínské republiky. Po vypuknutí války v Koreji Spojené státy poslaly svou sedmou flotilu do Tchaj-wanské úžiny, aby zabránily tomu, že se korejský konflikt rozšíří dále na jih. První krize v Tchaj-wanské úžině začala 3. září 1954, když ČLR začala ostřelovat ostrov Quemoy. V lednu 1955 přijal americký Kongres rezoluci (Formosa Resolution), která prezidenta opravňovala k vyslání ozbrojených sil na Tchaj-wan za účelem obrany Čínské republiky. Konflikt byl ukončen téhož roku, podpisem bilaterální obranné smlouvy mezi Spojenými státy a ČLR. /Andrew Scobell, Show of Force: Chinese Soldiers Statesmen, and the 1995–1996 Taiwan Strait Crisis, in: *Political Science Quarterly* sv. 115 (2), 2000, s. 227–146, EBSCOhost [přístup 2015-09-23]; Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 46–47./

²⁰⁴ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 4, Informativní záznam pro s. vm. Schmelze o jednání se s. Sun-Ta-Kwanem, 1. 7. 1955.

spolupráce v námořní dopravě²⁰⁵ i (s největší pravděpodobností) počínající roztržka mezi Sovětským svazem a komunistickou Čínou, v níž se Československo postavilo jednoznačně na stranu Sovětského svazu.²⁰⁶

Dukla a Mír I

Nicméně v letech slídicích sporů mezi Čínskou lidovou republikou a Sovětským svazem ČLR vložila do společného podnikání pět námořních lodí: Dukla a Mír I byly pořízeny v roce 1958; Ostrava a Orava I v roce 1959, Orlík I o rok později. Impulsem k zintenzivnění vzájemné spolupráce byla jednak zvyšující se výměna zboží mezi ČLR a jejími evropskými partnery,²⁰⁷ jednak (zřejmě) dynamika období „velkého skoku“.²⁰⁸

Lod' Dukla byla postavena na základě čínské objednávky ve východoněmecké loděnici ve Warnemünde. Před dokončením stavby předala čínská strana prodávajícímu, firmě DIA Transportmaschinen, písemnou zprávu předjednanou s československým partnerem, „že ve smyslu příslušného článku obchodního kontraktu prodala loď [...] československému podniku Čechofracht“.²⁰⁹ Čechofracht převzal novostavbu až po úplném dokončení a předání lodě čínskému partnerovi; případné garanční závady pak řešil již československý podnik jako nový majitel.²¹⁰ Tento způsob formálního prodeje lodi eliminoval dříve nezbytný mezikrok převedení finančních prostředků Československu, které následně realizovalo platbu dodavateli. Zároveň však taková forma obchodu mohla indikovat i jistou míru nedůvěry vůči československému partnerovi.

²⁰⁵ V září 1956 tato společnost objednala v loděnici v Jugoslávii čtyři nové lodě a v březnu 1957 ještě dva nové tankery. /Chipolbrok History [online] [2014-09-08];

[http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25./](http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25/)

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou informace čerpány z internetových zdrojů (byť se jedná o oficiální prezentaci firmy), je potřeba brát uváděné údaje jako orientační. Nicméně nabízejí vodítko k porozumění trendům ve spolupráci mezi ČLR a Polskem v oblasti námořní přepravy.

²⁰⁶ Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 72.

Tato roztržka měla svůj počátek v roce 1956; v souvislosti s odsouzením stalinismu na XX. sjezdu KSSS byla vystupňována a převedena z ideologické oblasti do roviny mezistátních vztahů. K dalšímu zhoršení situace došlo v roce 1958, když Nikita Chruščov podmínil modernizaci čínské armády (šlo především o jaderné zbraně) trvalou přítomností příslušníků sovětského vojska na některých základnách na území ČLR. Čína tento požadavek odmítla, což mělo za následek zastavení sovětských vojenských dodávek do ČLR a odvolání sovětských odborníků. /Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 71–72./

²⁰⁷ Celkový objem zahraničního obchodu ČLR a zemí východní Evropy mezi roky 1954 a 1958 vzrostl následovně: s Východním Německem o 43 %, s Československem o 70 %, s Maďarskem o 13 %, s Polskem o 53 % (kalkulace vychází z obratu zahraničního obchodu v milionech amerických dolarů). /Zhang, *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*, s. 31./

²⁰⁸ Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 62–70.

²⁰⁹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 2, Jednání o nákupu lodi, 25. 2. 1958.

²¹⁰ Ibid., Převod čínské lodi z NDR pod naši vlajku, 23. 12. 1957.

V listopadu 1958 byla společná flota doplněna o loď Mír I. Její převedení pod československou vlajku mělo být provedeno opět prostřednictvím formálního odkoupení od čínské strany před dokončením stavby. Následně měla být mezi Čechofrachtem a loděnicí uzavřena smlouva „s tím, že celou loď zaplatí čínská strana“. Záhy se však ukázalo, že transakce, která proběhla bezproblémově s partnerem z Východního Německa, bude mnohem komplikovanější v případě dodávky z Jugoslávie.²¹¹ Bylo zřejmé, že navrhovaný způsob převodu lodi (platba od ČLR, loď přebírá Československo) nebude příliš „věrohodný“²¹² a mohl by Československu způsobit problémy ve vztazích s Jugoslávií. Na to však ČLR nebrala ohled. Ani v tomto případě nebyla navržena platba prostřednictvím převodu finančních prostředků Československu, které by následně loď uhradilo (jako tomu bylo při nákupu lodi Julius Fučík).

V otázce převzetí lodi Mír I stálo Ministerstvo zahraničního obchodu před složitou volbou: buď se mohli zodpovědní představitelé rozhodnout pro udržení dobrých vztahů s Jugoslávií, nebo s ČLR („odmítnutí by mohlo u čínské strany vzbudit dojem, že Československo přestává mít zájem na spolupráci podle Protokolu“). Přes uvedená rizika nakonec bylo rozhodnuto loď převzít, neboť výhody, které z provozu lodí pod československou vlajkou plynuly, „byly značné“²¹³ – týkaly se především úspor devizových prostředků na dopravném (například v roce 1958 byl čistý devizový zisk 2,35 milionů devizových korun²¹⁴).

Ke konci roku 1958 tedy „československou“ obchodní flotu díky investicím čínského partnera tvořilo pět lodí. Československo v průběhu let 1954 až 1958 pro tyto lodě

²¹¹ Ibid., Zpráva o převodu čínské námořní lodi pod československou vlajku, 19. 6. 1958.

Po sovětsko-jugoslávské roztržce v roce 1949 se vztahy mezi oběma zeměmi normalizovaly až po Stalinově smrti v roce 1953. Tento normalizační proces umožnil Jugoslávii, aby hrála důležitou roli v procesu politického uvolňování v Polsku a v Maďarsku v roce 1956. Tím se vztahy mezi Sovětským svazem a Jugoslávií opět zhoršily. Na konci 50. let se Jugoslávie stala lídrem Hnutí nezávislých zemí; roztržka se tak z ideologické sféry posunula do oblasti politických vztahů, čímž získala novou dynamiku. /Svetozar Rajak, *The Cold War in the Balkans, 1945–1956*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Volume I*, s. 219–220./ Za této situace mohla otevřená spolupráce Jugoslávie s ČLR (sovětsko-čínská roztržka se na přelomu 50. a 60. let prohlubovala) zhoršit již tak špatné vztahy mezi Jugoslávií a Sovětským svazem.

²¹² „Tím se samozřejmě neubráníme určitému podezření z jugoslávské strany, že loď jenom formálně přechází pod československou vlajku a pravým majitelem i nadále zůstává čínská strana.“ /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 2, Zpráva o převodu čínské námořní lodi pod československou vlajku, 19. 6. 1958./

²¹³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 2, Zpráva o převodu čínské námořní lodi pod československou vlajku, 19. 6. 1958.

²¹⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-1: Vyjádření k protokolu o výsledku prověrky hospodárnosti dopravy v zahraničním obchodě na úseku provozu vlastních lodí za rok 1958, s. 5.

zajišťovalo potřebné služby (administrativní, logistické, obchodní) i značnou část posádek. Zároveň však československá strana poměrně intenzivně využívala jejich přepravní kapacitu: 52,5 % nákladů bylo převezeno pro československé plátce dopravného, 39,4 % pro plátce z ČLR a 8,1 % pro ostatní plátce.²¹⁵ Efektivnost provozu námořních lodí byla dosahována zejména ze dvou důvodů: 1) kvůli úspoře deviz v důsledku využívání vlastní tonáže namísto zahraniční, respektive kapitalistické; 2) a díky dalším úsporám vyplývajícím z možnosti úhrad podstatné části nákladů v Kčs, případně v měnách socialistických států. Prokazatelný finanční přínos provozu vlastního loďstva byl jedním z hlavních důvodů, proč v následujících pěti letech byla flota rozšiřována i o československé lodě.

²¹⁵ Ibid., Příloha č. 2 – Přepravené náklady dle plátců dopravného do 31. 3. 1959, 24. 10. 1959.

Československo začíná budovat vlastní obchodní loďstvo (1959–1964)

Úspěšný start Rozsypalovy reformy (určitý vzestup výkonů přinesly větší investiční prostředky podniků, zavedení ziskových premií, a především rozšířená práva ekonomických subjektů²¹⁶) vyvolal přehnaný optimismus, který se stal „jedním z argumentů pro stanovení nereálných úkolů třetího pětiletého plánu“²¹⁷ (1961–1965). V duchu tohoto optimismu v roce 1960 celostátní konference komunistické strany deklarovala vítězství socialismu v Československu.²¹⁸ Nereálně stanovené úkoly plánu dovedly na počátku 60. let československou ekonomiku k vyčerpání extenzivních zdrojů hospodářského rozvoje. Bez provedení potřebných ozdravných opatření se v krátké době vyčerpaly extenzivní faktory růstu a ekonomika narazila na několikanásobnou bariéru – surovinovou, materiálovou, dovozní, investiční a pracovních sil.²¹⁹ Příčiny potíží však byly spatřovány v systému řízení, což vedlo k opuštění reformy a k opětovnému využívání administrativně-direktivních nástrojů řízení.²²⁰ Prohlubující se hospodářské problémy si hned na začátku třetí pětiletky vynutily několikerou redukci plánovaných úkolů; v roce 1962 se již plán nepřepočítával, pětiletka se zhroutila.²²¹ Potřeba nové reformy byla stále naléhavější.

V roce 1963 byl v *Rudém právu* publikován článek Oty Šika, jehož hlavním argumentem bylo, že za hospodářské těžkosti nelze obviňovat podniky, ale především dirigistické plánování. Článek byl přijat „jako oficiální stranická směrnice“; následně byla zřízena stranická a státní komise pro hospodářskou reformu, která měla vypracovat konkrétní reformní návrh. Pod vedením Oty Šika začala komise pracovat na podzim 1963. V říjnu 1964 politbyro schválilo koncept reformy; jeho zveřejnění v *Rudém právu* se pak stalo základem pro širokou diskusi. Příznivá proreformní atmosféra se změnila poté, co byl v říjnu 1964 v Sovětském svazu sesazen z nejvyššího postu Nikita S. Chruščov a na jeho místo se dostal Leonid Iljič Brežněv. Tato mocenská změna sice neznamenala okamžité ukončení reformních aktivit v Československu, vedla však k rozhodnutí, že reforma má

²¹⁶ Ota Šik, *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*. Praha 1990, s. 84–85.

²¹⁷ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992*, 2. díl: období 1945–1992, s. 303.

²¹⁸ V návaznosti na to byla přijata Ústava, jež zakotvila vedoucí úlohu Komunistické strany Československa ve společnosti. /Hlava první, čl. 4, 100/1960 Sb., Ústavní zákon ze dne 11. července 1960, Ústava Československé socialistické republiky [online] [2015-07-11]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=100/1960&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy/

²¹⁹ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992*, 2. díl: období 1945–1992, s. 314.

²²⁰ Rozsypal, *Vývoj plánovitého řízení v netržních podmínkách v letech 1953–1964*, s. 80.

²²¹ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992*, 2. díl: období 1945–1992, s. 315.

být provedena „v sovětském pojetí“. A tak návrh změn připravený pro lednové zasedání Ústředního výboru KSČ roku 1965 již vykazoval mírný ústup od prvotní koncepce reformy.²²² Stále se však jednalo o zásadní reformní iniciativu, jejíž principy byly v následujícím období úspěšně zaváděny do praxe.

Podniky měly být motivovány k tomu, aby co nejefektivněji využívaly zdroje a zároveň se soustředily na optimální vývoj inovací; namísto dřívějšího dirigistického přístupu se měl plán vytvářet společně s „plánovacím úřadem a oborovými ministerstvy“.

K dosažení tohoto cíle bylo nutné, aby důchody podniků byly závislé na tržních výsledcích a „individuální důchody všech pracovníků zase vázány na podnikové důchody“. Zavedením tržních cen se podniky měly dostat pod tlak vzájemného soutěžení. „Předpokladem pro podpoření soutěživosti bylo zrušení administrativně vytvořených monopolních organizací jak ve výrobě, tak ve vnitřním a zahraničním obchodě.“²²³ K této změně, která by se dotkla i monopolu na provozování námořní plavby, již nedošlo – invaze vojsk Varšavské smlouvy v srpnu 1968 všechny reformní iniciativy v podstatě ukončila.²²⁴

Pokud jde o využívání námořních lodí, v první polovině 60. let přetrvával obchodní model z přelomu 50. a 60. let, který rozlišoval dvě hlavní oblasti poskytování služeb v námořní přepravě. Tou první bylo samostatné podnikání, respektive vývoz služeb, kdy lodě pracují za světových dopravních podmínek a převáží „náklady každému, kdo je ochoten za ně zaplatit, a to tam, kam majitel nákladu určí“.²²⁵ Tento způsob provozu námořních lodí přinášel poměrně vysoké zisky, zvláště tehdy, když se podařilo uzavřít pro Československo výhodné smlouvy (podrobněji k tomu v kapitolách o rozvoji floty na konci 60. a v první polovině 70. let).

V direktivním modelu řízení ekonomiky však bylo preferováno využívání námořní plavby jako přímé součásti výroby a zahraničního obchodu (druhá oblast poskytování služeb). Tím se námořní přeprava stávala „jakousi ‚závodovou‘ dopravou v měřítku celostátním“. To znamenalo, že provoz floty neměl být veden „zásadou největší podnikové výnosnosti, ale jejím speciálním posláním – zajištěním nejvýhodnější přepravy dovozního i vývozního zboží pro zahraniční obchod“. V takovém případě lodě

²²² Šik, *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*, s. 122, 127–128.

²²³ *Ibid.*, s. 114.

²²⁴ Dopady Šikovy reformy na oblast rozvoje a provozu československé obchodní floty jsou tematizovány v následující kapitole.

²²⁵ Albert Dutka, *Námořní plavba v našem hospodářství*, in: *Doprava* (I), č. 3, 1959, s. 85.

plují za „sazby podstatně nižší, než kdyby přepravovaly lépe platící cizí náklad“.²²⁶ Efektivnost a ekonomický přínos provozování námořní plavby byly v tomto případě nejčastěji vykazovány ve formě úspor devizových nákladů, které nebylo potřeba platit za pronájem zahraniční (kapitalistické) tonáže.

Na konci 50. let byl druhý typ poskytování služeb v námořní přepravě považován za jediný, který může Československo jako vnitrozemský stát úspěšně provozovat. V této koncepci přeprava zboží vlastními loděmi měla vést ke snížení ceny konečného produktu; případné ztráty dopravního podniku by byly vyrovnány v rámci státního rozpočtu. Uvedené využívání lodí bylo ospravedlněno ještě tím, že námořní doprava představovala „i mocný činitel politický“ – byla projevem dílčího vítězství v soutěži dvou světových soustav, jelikož západní země svou námořní plavbu nemohly řídit, její kontrolu převzal „monopolní kapitál“.²²⁷ Tyto úvahy vedly k přesvědčení o výhodách rozvoje československé obchodní floty. Založení samostatného podniku, jež se bude specializovat na provoz vlastních námořních lodí, se zdá být nezbytným krokem v dalším rozvoji daného odvětví.

Založení podniku Československá námořní plavba

S narůstajícím počtem lodí provozovaných pod československou vlajkou (pět v roce 1958, osm v roce 1959; z toho jedna, respektive dvě v československém vlastnictví) stále naléhavěji vyvstávala potřeba operativnějšího řízení provozu floty. Dosavadní forma řízení – specializované oddělení v rámci Čechofrachtu²²⁸ v Praze na straně jedné a tzv.

²²⁶ Ibid.

²²⁷ Ibid.

²²⁸ Čechofracht od roku 1952 působil jako monopolní organizace zahraničního obchodu pro mezinárodní přepravu a spediční služby. Základní milníky monopolizace tohoto odvětví po druhé světové válce byly následující:

1. Znárodnění organizací zahraničního obchodu a mezinárodního zasilatelství (119/1948 Sb., Zákon o státní organizaci zahraničního obchodu a mezinárodního zasilatelství).
2. Zřízení společnosti Metrtrans vyhláškou ministra zahraničního obchodu č. 2471 ze dne 15. 10. 1948; Metrtrans od 1. ledna 1949 převzal veškeré aktivity mezinárodního zasilatelství (dosavadní zasilatelské firmy byly zrušeny). /Ladislav Valášek – Jana Schulzová – Jan Pospíchal, *Čechofracht – historie, současnost, vize*, Praha 2002, s. 8./
3. Založení akciové společnosti pro námořní dopravu Čechofracht (opatření ministra zahraničního obchodu ze dne 12. 3. 1952, s platností od 1. 1. 1952), která měla zajišťovat veškerou agendu související s námořní dopravou: zastupování cizích rejdářských společností, knihování lodního prostoru pro československý zahraniční obchod, ale i zajištění provozu první československé lodi Republika I a spolupráce s ČLR v oblasti námořní přepravy. Název byl navržen „analogicky podle sovětské a polské společnosti“ (Sovfracht, Polfracht), což mělo „vůči kapitalistickým rejdářům dokumentovat, že [...] společnost spolupracuje s lidově demokratickými podniky stejného typu“. Čechofracht byl vytvořen vyjmutím celé agendy (a 50 zaměstnanců) z Metrtransu. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124, Záznam pro s. ministra. Věc:

spojovací komise (dva zástupci každého partnera) v Pekingu na straně druhé²²⁹ – nebyla pro potřeby pružného řízení vyhovující. Vybudování takové administrativní a řídicí struktury, která by vedla ke zvyšování rentability provozu a odstranění některých problémů logistického rázu (snaha omezovat nákupy za devizy, tvorba norem a jejich kontrola atd.),²³⁰ mohla být teoreticky realizována v rámci reorganizace příslušné části Čechofrachtu. Takové řešení by však vyžadovalo, aby zástupce ČLR získal místo ve vedení tohoto podniku, nebo alespoň v některých jeho rozhodovacích strukturách. Vzhledem k monopolu Čechofrachtu na poskytování veškerých přepravních služeb v zahraničním obchodě by tato organizační změna byla přinejmenším problematická; již jen pro to, že by čínskému partnerovi zprostředkovala velký rozsah obchodních a finančních informací. Vhodnějším řešením bylo ustanovení samostatného podniku Československá námořní plavba, kde byla od počátku zakotvena participace zahraničního partnera na řízení.

A tak 9. března 1959 zástupci vlád Československé republiky a Čínské lidové republiky podepsali Dohodu o zřízení mezinárodní společnosti pro námořní dopravu (do obchodního rejstříku v Praze zapsána 1. dubna 1959²³¹). Oficiální označení podniku bylo Československá námořní plavba (ČNP), mezinárodní akciová společnost (čl. 1, odst. 1). Skutečná povaha ČNP však měla zůstat utajena, a tak při všech jednáních navenek zastupovala „společnost jen československá strana“ (čl. 1, odst. 1).²³² Sídlo podniku bylo zřízeno v Praze, zastoupení v Pekingu (č. 1, odst. 2).

zřízení Čechofrachtu, Čs. akc. spol. pro námořní dopravu – návrh na zprávu pro s. náměstka předsedy vlády s. Slánského, 17. 11. 1951./

4. Od 1. 8. 1958 byl předmět podnikání Čechofrachtu rozšířen o mezinárodní zasilatelství. Po založení podniku Československá námořní plavba, který převzal agendu spojenou s provozem vlastních lodí, byla Čechofrachtu rozšířena činnost z oblasti zajišťování služeb v námořní přepravě na veškeré služby mezinárodního zasilatelství. Metrtrans postoupil Čechofrachtu svou kompletní agendu, včetně zaměstnanců a zanikl. /Valášek – Schulzová – Pospíchal, *Čechofracht – historie, současnost, vize*, s. 9./

²²⁹ 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.

²³⁰ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, I-Z-A-3-1-1: Vyjádření k protokolu o výsledku prověrky hospodárnosti dopravy v zahraničním obchodě na úseku provozu vlastních lodí za rok 1958, Příloha č. 2 – Přepravené náklady dle plátců dopravného do 31. 3. 1959, 24. 10. 1959, s. 6–7.

²³¹ Úplný výpis z obchodního rejstříku – Česká námořní plavba, IČ 000 01 082, in: Veřejný rejstřík a Sběrka listin [online] [2015-06-30]; <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=411847&typ=UPLNY>.

²³² Důvody pro utajení československo-čínské spolupráce v oblasti námořní přepravy byly tematizovány v předchozí kapitole; souvisely především s embargem vůči ČLR a problémy, jež měla komunistická Čína při provozu svých námořních lodí.

Podle čl. 1, odst. 3 Československá námořní plavba ve skutečnosti nebyla „vázána zapsanými stanovami“.²³³ Právní forma podniku – mezinárodní akciová společnost – byla jen oficiální „formou navenek“: akcie nebyly vydány, strany nevložily základní kapitál, lodě provozované společností zůstaly majetkem původního vlastníka. Každá strana nesla zisky a ztráty svých lodí, zisky a ztráty společnosti byly rozděleny podle poměru lodí (čl. 2). Pokud jde o řízení podniku, čl. 2, bod 5 zahrnoval ujednání o dvou generálních ředitelích – československém a čínském státním příslušníkovi. Ti měli stejná práva, podnik vedli na základě dohody a řídili se „pokyny nadřízených orgánů své vlády“. Případné neshody měla řešit spojovací komise nebo představenstvo společnosti (scházelo se jednou ročně, střídavě v Praze a v Pekingu), které tvořili „zástupci příslušných orgánů vlády Československé republiky a vlády Čínské lidové republiky“ (čl. 2, bod 10). Provoz a nákup lodí byl i nadále řízen protokolem z roku 1953 (čl. 3); lodě provozované společností používaly československou vlajku, jejich domovským přístavem byla Praha (čl. 4, odst. 3).²³⁴

Prováděcí protokol k dohodě o založení ČNP pak zjednodušoval proces stanovení dopravného na tři druhy tarifů (čl. 4, odst. 7):

- jízdy z Evropy do ČLR pro československé příkazce – platný tarif Chipolbrok (10% rabat, pokud byla nakládka provedena v černomořském přístavu);
- jízdy z ČLR do Evropy pro československé příjemce – průměrné sazby světového trampového trhu, jedlý olej a náklady podléhající zkáze podle sazeb Far Eastern Freight Conference;
- jízdy z Evropy do ČLR a zpět do Evropy pro třetí strany – platný tarif Chipolbrok.

Poměr placení dopravného mezi ČSR a ČLR v Lstg (45 %) se neměnil;²³⁵ změna nastala v tom, že zbývajících 55 % ceny dopravného již nebylo hrazeno v československo-čínském clearing, ale v clearingových rublech (čl. 4, bod 7e). Pro plátce z jiných lidově

²³³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Dohoda mezi vládou Československé republiky a vládou Čínské lidové republiky o zřízení mezinárodní společnosti pro námořní dopravu, 9. 3. 1959, s. 1–2.

²³⁴ Ibid., s. 2–4.

²³⁵ V roce 1962 se představenstvo ČNP dohodlo na úpravě tohoto podílu následovně: 50 % pro směr Evropa – ČLR, VDR, KLDL, Singapur, Indonésie (a zpět); pro směr Evropa – Indie, Pákistán, Cejl, Barma (a zpět) 25 % v devizové měně; u dalších směrů měla být sazba dohodnuta pro každý případ jednotlivě. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1955–1966, tajná a přísně tajná registratura, karton 1393, MZO 83, Protokol ze IV. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Pekingu ve dnech od 2. do 5. dubna 1962, s. 5./

demokratických zemí měl tento poměr vycházet z příslušné mezistátní dohody.²³⁶ Proces vyjednávání mechanismu stanovení dopravného není v příslušných dokumentech zachycen. Lze však předpokládat, že i v tomto případě byla uplatňována zásada jasně stanovená již při uzavírání protokolu (1953), aby využití lodí ČNP nebylo pro československé podniky zahraničního obchodu nákladnější než pronájem lodí cizích.²³⁷

Bezprostředně po zahájení činnosti Československé námořní plavby proběhla v Praze první schůze představenstva (2.–16. dubna 1959). Zde bylo schváleno organizační schéma společnosti, dohodnut počet zaměstnanců – pro rok 1959 celkem 67 osob, 54 Čechoslováků a 13 pracovníků z ČLR – a stanoveny platy ústředních ředitelů a náměstka ve výši 3300 Kčs, respektive 2900 Kčs;²³⁸ platy dalších zaměstnanců měli navrhnout ředitelé.²³⁹

Za československou stranu byl ředitelem nově založeného podniku jmenován František Navrátil, narozený v roce 1919, původem z dělnické rodiny. Vyučený soustružník (absolvoval dva „roky odborné pokračovací školy strojní“) po roce 1945 pracoval jako soustružník v podniku Meta. V roce 1948 přešel do podniku Metrans na pozici kádrového referenta. V roce 1952 politbyro ÚV KSČ schválilo „do funkce ředitele Čechofrachtu“. Pro „neurovnané rodinné poměry“ byl po dvou letech z funkce odvolán a v období 1954–1958 pracoval jako „mistr v autoopravě“. Rozvedl se, s druhou manželkou pak žil „spořádaným rodinným životem“. Od roku 1958 zastával „funkci velitele Lidových milicí na OV KSČ Praha 3“, kde se osvědčil. Jako uvědomělý a „politicky vyspělý“ člen strany byl schválen do funkce ředitele Československé námořní plavby, jelikož v Čechofrachtu „se osvědčil jako iniciativní pracovník a dobrý organizátor a získal potřebné praktické znalosti v námořní dopravě“.²⁴⁰

²³⁶ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Protokol mezi Ministerstvem zahraničního obchodu Československé republiky a Ministerstvem komunikací Čínské lidové republiky o společném provozování mezinárodní akciové společnosti Československá námořní plavba, 9. 3. 1959, s. 7–8.

²³⁷ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO s. Nového pro velvyslanectví v Pekingu s. Böhnela, obchodní oddělení – Julius Fučík, č. j. 30-156-293/54, 14. 4. 1954.

²³⁸ Průměrná měsíční mzda pracovníků v dopravě činila 1433 Kčs. /*Statistická ročenka Republiky československé 1956*, Praha 1960, s. 305./

²³⁹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Zápis o první schůzi představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, 2.–16. dubna 1959, s. 4, čl. B, odst. a, b, d.

²⁴⁰ NA Praha, fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – politické byro 1954–1962, sv. 223, arch. j. 302, bod 25, Jmenování s. F. Navrátila do funkce ústředního ředitele podniku zahraničního obchodu Československá námořní plavba, 20. 6. 1959, příloha IV.

Organizace podniku

Určitou představu o fungování Československé námořní plavby v prvních letech její existence lze získat také z informací o struktuře podniku. Dohoda o založení ČNP vymezovala základní organizační složky: ústřední ředitelé – náměstek ústředního ředitele – sekretariát – kádrová skupina – podniková kontrola – obchodně provozní skupina – technicko provozní skupina – skupina hlavního ekonoma.²⁴¹ Po prvních letech fungování podniku byla tato struktura jen mírně pozměněna, což dokládá schéma z roku 1962 níže: úsek organizační zahrnoval kádrovou skupinu i podnikovou kontrolu; přibyla část týkající se poboček a námořních lodí; každý úsek byl řízen náměstkem, respektive technicko-provozním ředitelem. Tato organizační struktura se (s malými úpravami) zachovala v podstatě až do 80. let.²⁴²

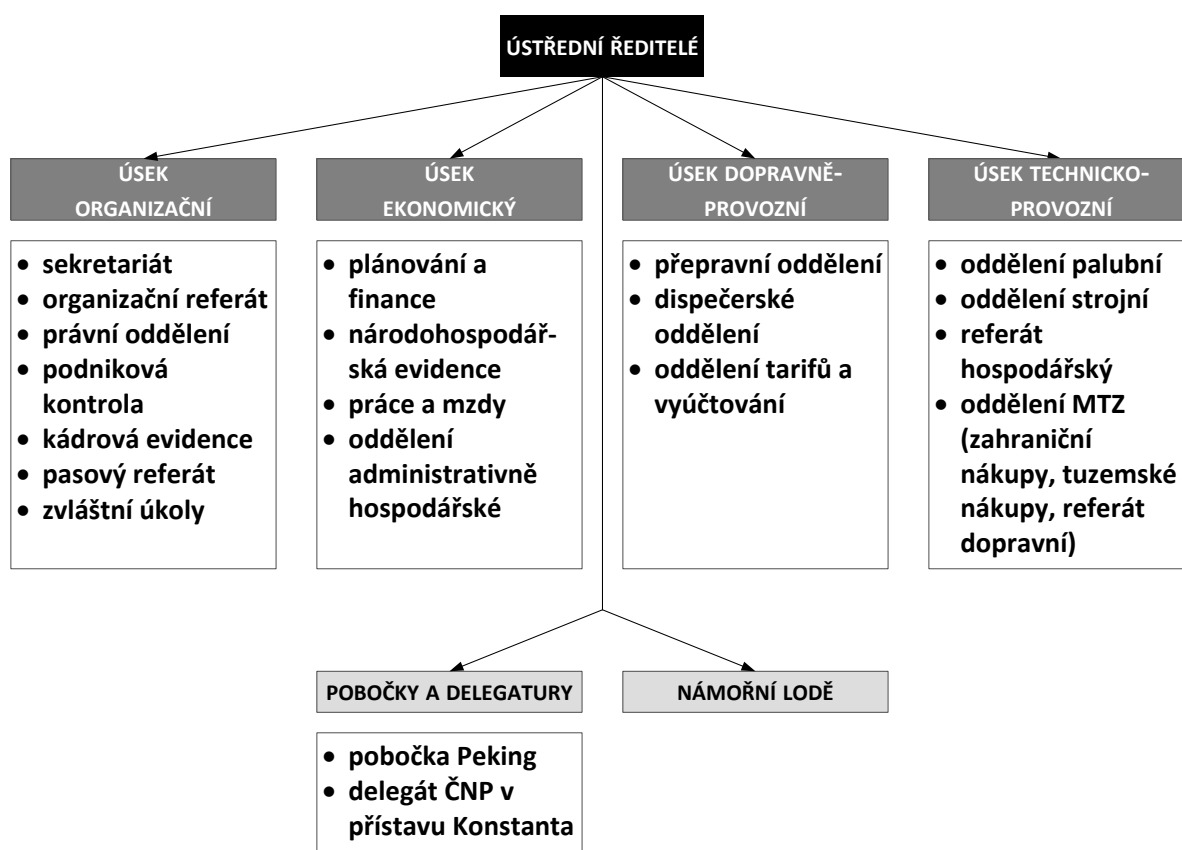


Schéma 1: Organizační schéma podniku Československá námořní plavba k 1. 9. 1962²⁴³

²⁴¹ Ibid., s. 2–3.

²⁴² Organizační úsek byl později označován „štábní útvary“ (sekretariát; útvar obrany a zvláštní; útvar kontrolní; útvar právní a organizační); úsek dopravně-provozní byl transformován do obchodní skupiny námořního provozu a úsek technicko-provozní do obchodní skupiny lodního provozu; jako zvláštní složka byl vyčleněn úsek kádrově personální práce; organizační strukturu doplňoval ekonomický úsek. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 9 pro ředitelskou poradu konanou 24. 10. 1989, Kontrola plnění plánu k 30. 9. 1989, 20. 10. 1989./

²⁴³ Schéma zpracovala autorka textu na základě materiálu pro ředitelskou poradu. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, Materiál č. 28 pro ředitelskou poradu konanou 10. 7. 1962./

Čínské investice do nákupu námořních lodí po založení ČNP

Československá námořní plavba zahájila svou činnost s šesti námořními loděmi, z nichž pět patřilo ČLR.²⁴⁴ V dubnu 1959 se představenstvo ČNP dohodlo, že čínská strana vloží do společného podniku loď Žeromski, která byla uvedena do provozu v říjnu 1957 jako první společná investice čínsko-polského podniku Chipolbrok.²⁴⁵ Využívání lodi však bylo provázeno nejrůznějšími technickými problémy, jež negativně ovlivňovaly její finanční výsledky.²⁴⁶ Vzhledem k tomu, že čínsko-polská spolupráce vycházela z principu rovného podílu na zisku i ztrátách, polská strana odmítla loď Žeromski provozovat. A tak ji čínský partner převedl do ČNP,²⁴⁷ kde spolupráce vycházela z principu, že každá strana nese zisky a ztráty svých lodí. Loď Žeromski (Orava I) se stala předposlední lodí, kterou v polovině roku 1959 ČLR rozšířila obchodní flotu Československé námořní plavby. Tou poslední byla loď Orlík I, převedená pod československou vlajku v roce 1961. Z neúplných informací lze zjistit jen tolik, že byla uvedena do provozu jako Fryderyk Chopin a provozována u Polish Ocean Lines, Gdynia. ČNP loď Orlík I v prvním čtvrtletí roku 1960 „odkoupila“ od China National Transportation Machinery Import Corp., Peking.²⁴⁸

Skutečnost, že od přelomu 50. a 60. let byly pod československou vlajku převáděny lodi čínského partnera bez propracovanějšího záměru, spíše ty, které „zbyly“, indikuje, že ČLR pomalu přestávala mít o spolupráci zájem, nebo přinejmenším neměla zájem společný podnik dále rozvíjet. To se nezměnilo ani poté, co v lednu 1960 zástupce čínského partnera prohlásil, že bude „provádět podle možností a potřeb čínského zahraničního obchodu umírněnou, ale aktivní politiku ve vztahu k rozvoji společnosti“ a

Zastoupení v přístavu Konstanta bylo zřízeno v roce 1961; hlavním cílem jeho činnosti bylo zajišťovat ekonomický provoz lodí v černomořské oblasti. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-4-2-2: Návrh na zřízení zastoupení (delegatury) ČNP v Konstanci, 13. 3. 1961./

²⁴⁴ Julius Fučík, Lidice, Dukla, Mír I a tanker Ostrava, který byl uveden do provozu 13. 4. 1959, v průběhu prvního zasedání představenstva ČNP. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-6-4: Loď Ostrava, základní údaje, nedatováno./

²⁴⁵ Chipolbrok History [online] [2014-09-08]; <http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25>.

²⁴⁶ Strojní a elektrické vybavení lodi bylo velmi komplikované, v „neobvyklém provedení“; dále se uvádělo, že „provoz lodi bude vzhledem k složitosti zařízení poměrně drahý a lze očekávat zvýšenou poruchovost celého zařízení“. Přesto čínská strana loď od dodavatele převzala. Během dalšího provozu se projevilo velké množství závad, jež vyplývaly „zejména z nedostatků konstrukčních a materiálových hlavních a pomocných motorů a jejich příslušenství“. Obdobné potíže se objevily také u sesterské lodi Dukla, postavené ve stejné loděnici ve východoněmeckém Warnemünde. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 4, Technický stav lodí Dukla a Orava, 8. 4. 1960, s. 1./

²⁴⁷ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 4, Technický stav lodí Dukla a Orava, 8. 4. 1960, s. 3.

²⁴⁸ Smlouva mezi China National Transport Machinery Import Corp., Peking a Čechofrachtem jako kupujícím byla uzavřena 22. 1. 1959. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-5-6: Loď Orlík, základní údaje, nedatováno./

že společná flota bude každoročně rozšířena o jednu čínskou loď. Dva měsíce poté totiž partner oznámil, že dosavadní tonáž „čínských lodí ve společnosti v podstatě odpovídá potřebám výměny zboží mezi oběma zeměmi“.²⁴⁹

Změna postoje Čínské lidové republiky ke společnému podnikání byla s největší pravděpodobností způsobena zhoršováním vztahů mezi ČLR a Sovětským svazem, respektive státy východního bloku na straně jedné a politikou „velkého skoku“, provázenou chaotickými změnami, na straně druhé. Dále je potřeba brát v úvahu zmírňování opatření embarga vůči ČLR: v květnu 1957 se zástupci ChinCom setkali, aby zvážili úpravu systému kontroly embarga vůči ČLR. V červnu 1957 pak delegáti britské a francouzské vlády informovali Spojené státy, že začnou s ČLR obchodovat.²⁵⁰ Praktickým dopadem této změny byla například situace, kdy Československo nabídlo ČLR pomoc při pronájmu kapitalistické tonáže pro přepravu obilí z Austrálie a Kanady v roce 1961. ČLR pomoc odmítla s odůvodněním, že při jednání o pronájmech nenaráží na žádné problémy, jež by souvisely s CoCom/ChinCom embargem. I když určité obtíže spočívaly v tom, že rejdaři z kapitalistických zemí chtěli dosahovat co nejvyššího zisku, takže stanovovali velmi vysokou cenu za pronájmy lodí,²⁵¹ nabídka československého partnera nebyla přijata. Možná i kvůli projevu Viliama Širokého v mimopražském vydání *Rudého práva* 24. listopadu 1961, „kde veřejně odsoudil čínskou komunistickou stranu z levičáckého oportunistu“.²⁵²

Stagnace ve vzájemné spolupráci v oblasti námořní přepravy se týkala především nákupů nových lodí, nikoli provozu stávající floty. Zde však bylo potřeba zlepšit organizaci práce při zajišťování zboží s cílem zkracovat postoje lodí v přístavech (dobu, kdy loď nevydělává). Představenstvo společnosti požadovalo také „přísně zamezit neodůvodněnému růstu režijních nákladů“ v ústředí, na pobočkách i na lodích; zlepšovat

²⁴⁹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 3, Předání tankové lodi Ostrava čínské straně, 27. 3. 1965, s. 3–4.

²⁵⁰ Richard T. Cupitt, *Reluctant Champions. U. S. Presidential Policy and Strategic Export Controls*, New York 2000, s. 115.

²⁵¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 6, Telegram pro MZO od velvyslance s. Šedivého – pomoc Čínské lidové republice při dopravě pšenice z Austrálie a Kanady, 15. 3. 1961.

²⁵² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-4-2-6: Doslovný záznam z části jednání porady společného československo-čínského vedení podniku Československá námořní plavba, 30. 11. 1961.

technický stav lodí (údržba, odborné znalosti posádek), zkvalitnit řízení podniku a prohlubovat rozvoj socialistického soutěžení.²⁵³

V některých případech bylo poměrně obtížné tyto cíle splnit: například zkrácení doby nakládky a vykládky by vyžadovalo změny v organizaci práce v přístavech, zvýšení efektivity, zavádění modernizace atd. V centrálně plánovaných ekonomikách, které nebyly řízeny tržními principy (lodě převážely zboží zejména mezi čínskými přístavy a evropskými přístavy v socialistických zemích), však byla primárně využívána levná pracovní síla špatně motivovaných dělníků; finančních prostředků na modernizaci byl trvalý nedostatek. Hospodářské výsledky podniku ovlivňovala i skutečnost, že dohoda o spolupráci s ČLR v námořní dopravě vycházela nejen ze zásady vzájemné výhodnosti, ale zahrnovala také povinnost „v maximální míře hájit politické i hospodářské zájmy obou smluvních států“.²⁵⁴ Jedním z takových politických úkolů, který nepřinesl ekonomický zisk, bylo krátkodobé propůjčení československé vlajky lodím, jež převážely čínské imigranty z Indonésie do ČLR.

Pasažérské lodě pro čínské imigranty

Postavení čínské menšiny v Indonésii se začalo zhoršovat poté, co v roce 1949 Nizozemsko uznalo indonéskou nezávislost. Narůstající problémy v soužití obou etnik vedly k masovému exodu Číňanů do ČLR.²⁵⁵ Komunistická Čína imigraci z Indonésie nejen finančně podporovala, ale zároveň i zajišťovala převoz imigrantů. K tomu účelu se rozhodla koupit pasažérské lodě; podcenila však přetrvávající opatření embarga, která tento záměr v podstatě znemožnila (administrativní překážky, vysoká cena). Proto ČLR požádala československého partnera, aby dokončil nákup pasažérské lodi Mariana od řeckého rejdaře. Loď byla dodána v rumunském přístavu Konstanta, přejmenována Slapy a pod československou vlajkou se 21. srpna 1960 vydala na cestu z Evropy do

²⁵³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1955–1966, tajná a přísně tajná registratura, karton 1393, MZO 83, Protokol ze IV. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Pekingu ve dnech od 2. do 5. dubna 1962, s. 2, 6–7.

²⁵⁴ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 7, Dopis předsedovi vlády Viliamu Širokému – Uzavření dohody o provozu námořních lodí pod čs. vlajkou, 26. 7. 1955, s. 1.

²⁵⁵ Koloniální kastovní systém z dob nizozemské nadvlády segregoval Číňany od domorodého obyvatelstva a postavil je do nadřazeného postavení (což mimo jiné pomáhalo koloniální správě udržovat moc). Po uznání nezávislosti se takto narušené vztahy mezi Číňany a Indonésany dále problematizovaly a vedly k vlně násilí proti čínské menšině. Problémy kulminovaly v listopadu 1959, kdy byl vydán dekret zakazující Číňanům provozovat obchodní činnost ve venkovských oblastech; obchody měli předat indonéským občanům. /Setefanus Suprajitno, *Defining New Domains: The Identities of Indonesian Returned Overseas Chinese*, in: *Asian Scholarship Foundation*, 2005 [online] [2015-07-12]; http://www.asianscholarship.org/asf/ejournal/articles/setefanus_s.pdf/

jihochínského přístavu Whampoa. Československá vlajka zůstala na lodi ještě v průběhu následných oprav v loděnici v Hong-Kongu.²⁵⁶

Vzhledem k potížím při pořizování pasažérských lodí i vysokým finančním nákladům se poté čínský partner rozhodl přebudovat některé své nákladní lodě pro účely přepravy osob. Tyto lodi bylo nutné přesunout z oblasti severočínských přístavů, kde zajišťovaly pobřežní plavbu, do oblasti jihochínské. Jelikož se čínská strana obávala „nebezpečí zadržení a represálií vůči čínské posádce ze strany čankajškovské kliky“, požádala o krytí těchto přeprav pod československou vlajkou.²⁵⁷ Takový požadavek však přesahoval rámec ustanovení protokolu o spolupráci v oblasti námořní plavby z roku 1953 i dohody o zřízení ČNP z roku 1959. Uvedené smlouvy zahrnovaly pouze propůjčení vlajky pro „případy, kdy loď se formálně na delší dobu stává československým vlastnictvím“ a zároveň je schopna provozovat plavbu mezi Evropou a Čínskou lidovou republikou. Přepravu lodí pod československou vlajkou proto museli schválit prezident a první tajemník ÚV KSČ Antonín Novotný a předseda vlády Viliam Široký. Na doporučení Ministerstva zahraničních věcí byl požadavek odsouhlasen a následně splněn – „v duchu vzájemné spolupráce a vědomí těžkostí, které má čínská strana při repatriaci usedlíků z Indonesie“.²⁵⁸

Lodě (pojmenovány Odra a Labe) nebyly zapsány v námořním rejstříku v Praze a nebyly formálně převzaty do vlastnictví ČNP. Československá strana zajišťovala „pouze“ potřebné doklady pro loď, zorganizovala jejich transfer a poskytla posádku; související náklady platila ČLR.²⁵⁹ Loď Odra byla v československém „vlastnictví“ od 5. do 19. ledna 1961 a Labe od 23. ledna do 2. února 1961. V obou případech loď převážela posádka tvořená 25 muži pod vedením kapitána Františka Cibíka. Transporty mezi severočínským přístavem Tsingtao a jihochínským Tsamkongem byly realizovány v režimu nejvyššího utajení. Příjezd a zakotvení lodí v Tsamkongu i přeprava posádky letadlem zpět do Tsingtao „byla zajištěna čínskými orgány válečného námořnictva“.²⁶⁰

²⁵⁶ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88, svazek č. 7, Dopis předsedovi vlády Viliamu Širokému – Uzavření dohody o provozu námořních lodí pod čs. vlajkou, 26. 7. 1955, s. 1.

²⁵⁷ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 6, Dopis od MZO pro I. tajemníka ÚV KSČ a prezidenta Antonína Novotného a pro Viliama Širokého, předsedu vlády, 3. 11. 1960, s. 1.

²⁵⁸ Ibid, s. 2.

²⁵⁹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 6, Dopis od ředitele Československé námořní plavby pro náměstka ministra zahraničního obchodu, 5. 10. 1960.

²⁶⁰ Ibid., Dopis od ředitele Československé námořní plavby pro náměstka ministra zahraničního obchodu, 6. 2. 1961, s. 1–2.

Labe a Odra byly následně předány do čínsko-albánské námořní společnosti založené v Pekingu v prosinci 1961. Vytvoření této společnosti si vyžádaly zejména potíže při výměně zboží mezi oběma zeměmi – „pro malý ponor v [albánském] přístavu Dürres odmítaly rejdařské společnosti knihovat zboží pro tento přístav“.²⁶¹ Společné podnikání však bylo i odrazem skutečnosti, že v průběhu 60. let se Albánie stala blízkým spojencem ČLR.²⁶²

Budování československé obchodní floty

Spolupráce při zajišťování lodí pro čínské imigranty neměla podstatný vliv na další rozvoj vzájemných vztahů mezi ČSR a ČLR v oblasti námořní přepravy. Přitom československý plán rozvoje námořní plavby s vkladem dalších čínských lodí kalkuloval. Předpokládané rozšíření počtu lodí provozovaných pod československou vlajkou vycházelo z odhadovaných potřeb námořní tonáže pro československý zahraniční obchod a z doporučení Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). V období mezi XII. (prosinec 1959) a XIV. zasedáním (březen 1961) RVHP sice došlo ke zvýšení tonáže obchodní floty zemí Rady celkem o 24 %, ale zároveň se navýšil objem přepravy zboží mezi členskými státy o 29 %, takže závislost na námořní tonáži kapitalistických zemí se zvýšila (a v důsledku toho i výdaje za najímání této tonáže).²⁶³ Země socialistického bloku v daném období nedokázaly zvýšit výrobní kapacitu svých loděnic a nedostatek devizových prostředků jim neumožňoval nakupovat lodě v kapitalistických státech. Rada vzájemné hospodářské pomoci proto hledala možnosti, jak rozšířit kapacity obchodního loďstva zemí Rady, a to včetně využívání možností států bez přímého přístupu k moři.

Nejen usnesení RVHP, ale i potřeba snížit vlastní závislost „na přepravách kapitalistickými loděmi“, vedly v roce 1961 k vytvoření (pravděpodobně první) ucelenější koncepce rozvoje československé obchodní floty. Ta počítala s rozšířením loďstva na osm lodí v roce 1965, což znamenalo pořízení pěti nových lodí během pěti let. Cílový stav v roce 1965 předpokládal provoz floty o celkové nosnosti přibližně 76 000 DWT (v období přípravy koncepce disponovalo Československo jen 26 415 DWT), jež by zajistila 6,3 % potřebných námořních přeprav, což bylo považováno za potřebné

²⁶¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-4-2-7: Dopis z pobočky v Pekingu pro ředitele ČNP, 11. 1. 1962.

²⁶² Rajak, *The Cold War in the Balkans, 1945–1956*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Volume I*, s. 220.

²⁶³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-4: Materiál pro zvláštní komisi kolegia ministra zahraničního obchodu – Rozvoj československé námořní floty a perspektivy spolupráce v provozu námořních lodí s Čínskou lidovou republikou, 16. 9. 1961.

minimum²⁶⁴ (není zřejmé, jak bylo toto minimum kalkulováno; uvažovat lze o souvislosti s potřebami přeprav speciálních nákladů či jinak prioritních nákladů).

Samotné rozšiřování floty se však od původního plánu odlišovalo, především kvůli ekonomickým problémům. Koncepce rozvoje floty byla schvalována v roce, kdy došlo k první redukci plánovaných úkolů třetí pětiletky. Bylo zřejmé, že získat dostatek prostředků na investice do námořních lodí bude za současného stavu velmi obtížné. Nicméně pořízení nových lodí mělo být i přiměřeným příspěvkem ke zmírnění závislosti země socialistického tábora na kapitalistické tonáži.²⁶⁵ A „doporučení“ RVHP nebylo možné ignorovat. Nakonec byly v první polovině 60. let pořízeny čtyři námořní lodě (a v roce 1962 prodána loď *Republika*, což koncepcí nezahrnovala). Celková tonáž československé floty (bez lodí v čínském vlastnictví) v roce 1965 odpovídala původní koncepci (75 104 DWT).

plán		realizace	
velikost lodi	rok pořízení	velikost lodi	rok pořízení
3 000 DWT	1961	Jiskra: 3 047 DWT	1963
12 000 DWT	1962	Košice I: ²⁶⁶ 26 974 DWT	1963
10 000–15 000 DWT	1963	Republika II: 13 928 DWT	1964
10 000–15 000 DWT	1964		
10 000–15 000 DWT	1965	Brno: 15 250 DWT	1965

Tabulka 4: Nákupy lodí pro československou flotu v první polovině 60. let

Kromě plánu rozvoje floty byla v první polovině 60. let postupně utvářena i koncepce využívání lodí v jednotlivých relacích. Československá námořní plavba již neměla sloužit primárně obchodní výměně s ČLR a zeměmi Dálného východu, ale měla být využívána především podle ekonomicko-politických potřeb československého hospodářství. Nákupem třetí československé lodi *Pionýr* v srpnu 1960 byl zahájen provoz v levantské relaci, pro kterou byla menší loď (3025 DWT) vhodným plavidlem. První roky provozu

²⁶⁴ Ibid.

²⁶⁵ Ibid.

²⁶⁶ Nákup lodi *Košice I* byl mimo jiné veden snahou zajistit odbyt československého zboží, především kovoobráběcích strojů v Japonsku. Tento československý vývoz do roku 1961 vykazoval vzestupnou tendenci; v roce 1962 se projevil „obchodně politické potíže“, které vedly k řadě dovozních omezení (jednalo se o schodek v platební bilanci a nedostatek devizových prostředků v japonském hospodářství; lze předpokládat, že ke zhoršení obchodních vztahů mezi Japonskem a Československem významným způsobem přispěla i Karibská krize). Pro rok 1963 se nepodařilo získat ani jednu zakázku. A tak při jednání o nákupu lodi byl podmínkou československé objednávky odběr strojů, případně dalšího zboží, „například obuvi, sklářských výrobků, bižuterie, textilních výrobků“, které by jinak nebylo možné do Japonska vyvézt, případně jen v omezeném množství. /NA Praha, fond MZO/FMZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 116, říjen 1962, Nákup námořní lodi z Japonska, 8. 10. 1962./

v této relaci však nebyly příliš úspěšné – nebyl splněn plánovaný objem přepravy, loď byla značně poruchová.²⁶⁷ O několik let později se situace v levantské relaci výrazně změnila, a to především díky vysoce ziskovým převozům nákladů vojenského charakteru. Kromě lodi Pionýr byla za stejným účelem dlouhé roky využívána i sesterská loď Jiskra (zakoupena v roce 1963).

V souvislosti s politickým vývojem a rozvíjejícími se vztahy mezi Československem a Kubou²⁶⁸ byly v roce 1960 podniknuty také první kroky ověřující možnost nasazení lodí v relaci kubánské.²⁶⁹ Během necelých dvou let význam kubánské linky pro Československou námořní plavbu vzrostl do té míry, že přepravní služby realizované v této relaci se podílely na celkovém „zisku více než polovinou a na docílených příjmech za dopravné téměř 30 %“. V porovnání s dosud nejdůležitější trasou československých lodí – dálněvýchodní – byla výnosnost cest na Kubu daná „výhodnými tarifními podmínkami“ skutečně ohromující: pokud průměrná tržba a denní zisk z dálněvýchodní relace představují 100 %, dosahoval denní zisk v kubánské relaci hodnoty 447 (rok 1961), respektive 620 (rok 1962).²⁷⁰ To zásadním způsobem ovlivnilo poměr jednotlivých relací na celkovém zisku ČNP.

relace	1960	1961	1962
dálnévýchodní	90,4 %	56,0 %	38,1 %
kubánská	---	28,3 %	55,3 %
levantská	- 1,3 %	4,1 %	3,5 %
tanker	10,9 %	11,6 %	3,1 %

Tabulka 5: Poměr jednotlivých relací na zisku ČNP v letech 1960–1962²⁷¹

Období od založení podniku v roce 1959 do poloviny 60. let ukázalo, že je možné provozovat vlastní námořní plavbu s poměrně značným ziskem: v letech 1961 (údaje pro roky 1959 a 1960 nejsou k dispozici) až 1964 se čistý zisk z provozu lodí pro

²⁶⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-1-4: Komplexní rozbor 1960, 15. 2. 1961.

²⁶⁸ Po svržení Fulgencia Batisty a vítězství revoluce na Kubě reorganizovaná vláda premiéra Fidela Castra v květnu 1959 vydala zákon o agrární reformě, který postihl především americký majetek. Další problémy způsobilo uvalení mimořádných daní na americké společnosti těžící na Kubě ropu. V reakci na toto opatření Američané „začali snižovat kvóty na odběr cukru“, v létě 1960 byl odběr zcela zastaven. Závislost kubánské ekonomiky na vývozu cukru využil Sovětský svaz k mocenskému průniku na Kubu. V únoru 1960 se „Moskva zavázala po dobu pěti let odebírat jeden milion tun cukru ročně a platit část v dolarech a část v komoditách“. /Jaroslav Fiala, Nástup kubánské revoluce: Fidel Castro versus USA před padesáti lety, in: *Dějiny a současnost*, 2009, 3 [online] [2015-04-04]; [http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2009/3/nastup-kubanske-revoluce/.](http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2009/3/nastup-kubanske-revoluce/)

²⁶⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-1-4: Komplexní rozbor 1960, 15. 2. 1961.

²⁷⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-2-2: Komplexní rozbor 1962, nedatováno, s. 1.

²⁷¹ Ibid.

československého partnera zvýšil více než čtyřikrát (z 2,9 na 13,8 milionů Kčs; podrobněji viz příloha č. 4). Zároveň došlo k útlumu čínských aktivit ve společném podniku. Tyto trendy se ještě výrazněji projevily ve druhé polovině 60. let.

Rozvoj československé floty po ukončení spolupráce s ČLR (1965–1970)

Ukončení spolupráce s Čínskou lidovou republikou v oblasti námořní přepravy, které proběhlo ve dvou etapách mezi roky 1965 a 1967, otevřelo prostor pro samostatné podnikání Československé námořní plavby (ČNP). Do reformního období vstupovala ČNP se sedmi vlastními loděmi, pro jejichž efektivní využívání nabízela druhá polovina let příznivé podmínky. V lednu 1965 plénum ÚV KSČ schválilo dokument Hlavní směry zdokonalování plánovitého řízení národního hospodářství, který završil první etapu tzv. Šikovy reformy. V květnu 1966 byly publikovány Zásady urychlení nové soustavy řízení národního hospodářství, jež zakotvovaly nutnost „přechodu k tržním cenám, tržní soutěži a větší samostatnosti podniků při určování výroby a investic“.²⁷² Další změnu představoval „přechod k jednotným odvodům (daním) z hrubého důchodu, resp. zisku“.²⁷³

V návaznosti na tato rozhodnutí vydalo Ministerstvo zahraničního obchodu pokyn, aby podniky/organizace zahraničního obchodu připravily materiály k aplikaci zásad nové soustavy řízení. Také Československá námořní plavba vypracovala návrh na zavedení „zdokonaleného způsobu plánovitého řízení hospodaření“ v podniku, a to s účinností od 1. ledna 1967. Hlavním cílem aplikace nové soustavy řízení v ČNP bylo vytvoření podmínek, které umožní dosahovat vyšší efektivnosti jak v provozu lodí, tak při rozvoji floty. Pro úspěšné naplnění tohoto cíle měly být v maximální míře uplatňovány následující ekonomické nástroje a formy řízení:

1. stanovení ceny dopravních služeb pro československé i cizí partnery na základě „konkurenční sazby světového trhu námořního dopravného“; tím bylo docíleno „působení světové ekonomiky na hospodaření ČNP“;
2. plné využívání vnitřního reprodukčního cenového vyrovnání (VRCV)²⁷⁴ „při dodržení zásady světových cen ve vnějších vztazích“ (rozhodující pro použití sazby VRCV byla měna, „ve které by dopravné za československé zboží bylo placeno v případě, že by nebyla k dispozici československá loď“);

²⁷² Šik, *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*, s. 285.

²⁷³ Šulc, *Stručné dějiny ekonomických reforem v Československu (České republice) 1945–1995*, s. 58.

²⁷⁴ Příplatek k oficiálně stanoveným kursům měn, který řešil problém podhodnocených kursů (podrobněji viz vysvětlivky).

3. zavedení principu hmotné zainteresovanosti zaměřené na zvyšování příjmů a snižování nákladů;
4. finanční krytí veškerých provozních i investičních nákladů z vlastních zdrojů; pokud by devizové prostředky nebyly dostačující, podnik by se zúčastnil „soutěžního řízení u Státní banky“;
5. v komerčním styku poskytování provizí tuzemským i zahraničním partnerům za služby jimi realizované;
6. hrubý důchod jako ukazatel efektivnosti hospodaření;
7. devizový charakter příjmů, jelikož „přeprava československého zboží na československých lodích [nahrazovala] využití cizí tonáže“; příjmy devizového charakteru vytvářely „předpoklad pro vlastní financování ČNP i v oblasti devizových nákladů spojených s provozem a rozvojem floty“.²⁷⁵

Aplikace těchto zásad znamenala opuštění v 50. letech preferovaného konceptu námořní plavby jako součásti výroby, respektive transakce v zahraničním obchodě.

Rok 1967, od kterého začala být výše uvedená opatření zaváděna do praxe, byl zároveň rokem ukončení spolupráce s Čínskou lidovou republikou. První fáze tohoto procesu (1965) byla iniciována mezinárodně-politickými okolnostmi; druhá (1966/1967) s největší pravděpodobností souvisela se změnami, jež vyvolala opatření ekonomické reformy.

„Bojíte se toho, že by se USA na vás zlobily“²⁷⁶ (první vážné problémy ve spolupráci s ČLR)

Pokud jde o zmiňované politické motivy, spolupráci narušila jednak čínsko-sovětská roztržka, která měla přímý dopad i na vztahy Čínské lidové republiky (ČLR) a dalších států východního bloku, jednak válka ve Vietnamu. Čínsko-sovětské vztahy se v letech 1958–1962 zhoršily poté, co se ČLR vyjádřila zamítavě k Chruščovovu návrhu vytvořit společnou ponorkovou flotilu a vybudovat vojenskou radiovou stanici na čínském území. V reakci na toto rozhodnutí Sověti odmítli podporovat čínský jaderný program a odvolali z ČLR své odborníky. Další zhoršení vztahů mezi oběma mocnostmi způsobila

²⁷⁵ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 3150, leden–září 1967, Kolegium 9. 2. 1967, Návrh na zavedení zdokonaleného způsobu plánovitého řízení hospodaření v podniku Československá námořní plavba od 1. 1. 1967, 30. 1. 1967, část II, V, VI.

²⁷⁶ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – tajný (TO–T), 1965–1969, Čína, karton 4, Telegram z Pekingů – Text nóty předaný Ministerstvem zahraničních věcí ČLR, 29. 7. 1965, s. 2.

Karibská krize – Mao Zedong se cítil poškozen a uražen skutečností, že s ním celá záležitost rozmístění raket středního doletu na Kubě nebyla předem projednána. V září 1963 pak ČLR vydala sérii polemických článků, které vinily Sovětský svaz z porušování principů marxismu. O dva roky později problémy eskalovaly až k bodu, kdy komunistická Čína považovala sovětskou hrozbu ze severu za stejně závažnou jako americkou hrozbu z jihu (Spojené státy zde operovaly poté, co se na počátku 60. let zapojily do války ve Vietnamu).²⁷⁷

V roce 1961 prezident Kennedy poslal do Vietnamu²⁷⁸ 400 vojáků Special Forces, kteří měli zajišťovat schopnost Spojených států flexibilně reagovat v boji proti komunistům.²⁷⁹ Důležitým milníkem konfliktu byl incident mezi Spojenými státy a Severním Vietnamem v Tonkinském zálivu: 2. srpna 1964 tři severovietnamské torpédové čluny zaútočily na americký torpédoborec Maddox, dva z nich byly zničeny; 4. srpna následoval americký útok, zahájený zřejmě „omylem“, jelikož se ten den s největší pravděpodobností v oblasti žádné severovietnamské lodě nenacházely.²⁸⁰ Na základě těchto událostí prezident Lyndon B. Johnson požádal Kongres, aby vydal usnesení, které by jej opravňovalo podniknout všechny kroky nezbytné k odrazení ozbrojeného útoku proti silám Spojených států a k zabránění další agresi. Tato Tonkinská rezoluce sloužila jako legislativní základ pro americké ozbrojené akce v jihovýchodní Asii, bez formálního vyhlášení války.²⁸¹

Přijetí rezoluce mělo vliv i na spolupráci Československa s čínským partnerem v oblasti námořní plavby. Na základě Tonkinské rezoluce československé lodi (včetně těch v čínském vlastnictví, plující pod československou vlajkou, s československou, případně smíšenou posádkou) mohly být zastaveny a kontrolovány americkým vojenským námořnictvem. Proto československý ředitel ČNP navrhl opatření, jak reagovat při

²⁷⁷ Sergey Radchenko, *The Sino-Soviet Split*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Volume II*, Cambridge 2010, s. 350, 351, 356, 364.

²⁷⁸ Po francouzské kapitulaci v roce 1954 (první válka v Indočíně) bylo území Indočíny rozděleno mezi Kambodžu, Laos, Severní Vietnam (ovládaný komunisty, podporovaný Sovětským svazem) a Jižní Vietnam (podporovaný Spojenými státy). Země byla rozdělena 17. rovnoběžkou; k opětovnému spojení mělo dojít po demokratických volbách, ty se však neuskutečnily. Po stupňování napětí v letech 1955–1959 došlo k prvním ozbrojeným bojům. /Chen C. King, *Hanoi's Three Decisions and the Escalation of the Vietnam War*, in: *Political Science Quarterly*, 1975, 90 (2), s. 239–259 [online] [2014-11-21]; <http://vi.uh.edu/pages/buzzmat/vnarticles/chenhanoi3decisions.pdf/>

²⁷⁹ Maurice Isserman, *Vietnam War*, New York 2003, s. 36.

²⁸⁰ Později bude prohašováno, že nezkušený a nervózní muž obsluhující radar na torpédoborci Maddox si spletl zvuk vlastního kormidla s valíci se nepřátelskými torpédovými čluny. A mimořádné povětrnostní podmínky vedly k chybné interpretaci údajů z radaru. /Isserman, *Vietnam War*, s. 53./

²⁸¹ *Ibid.*, 54–55.

„pokusu o násilné zastavení nebo napadení lodi ze strany amerických nebo jiných ozbrojených sil“:

1. výzvu k zastavení uposlechnout až po výstražném výstřelu, ale v žádném případě neobracet loď ze směru; podat zprávu ústředí v Praze a pobočce v Pekingu;
2. po vstupu cizích ozbrojených sil na loď podat „ihned protest proti násilnému zadržení lodi“ a vyhradit si právo uplatnění náhrady škod; zajistit, aby celá posádka zachovala naprostý klid a vyhnula se jakýmkoli provokacím; na požádání, po vznesení protestu, předložit lodní dokumenty, nebránit prohlídce lodi a nákladu; po prohlídce pokračovat v cestě dle plánu;
3. při zadržení lodi zajistit, „aby žádný člen posádky neopouštěl loď“; usilovat o navázání spojení s nejbližším zastupitelským úřadem; dojde-li k pokusu o odvěčení lodi, bránit se pasivní rezistencí;
4. tajný materiál v krajním případě zničit – nesměl „přijít do cizích rukou“.²⁸²

Jádrem sporu se stal hned první bod instrukcí – čínský ředitel ČNP nesouhlasil s tím, aby loď zastavila a podrobila se prohlídce. Konflikt mezi řediteli byl eskalován na úroveň ministerstev. 12. července 1965 se v Praze uskutečnilo jednání mezi náměstkem ministra zahraničních věcí ČSSR a chargé d'affaires Čínské lidové republiky, kde měl být spor vyřešen. Podle čínského partnera američtí imperialisté narušovali právo svobodné plavby a svými „pirátskými“ akcemi chtěli „omezit nebo úplně znemožnit [...] pomoc vietnamskému lidu a zároveň se dotknout důstojnosti a svrchovanosti socialistických zemí“. Navíc, uvedl chargé d'affaires, bez „nedostatečně rozhodného odporu američtí agresori ještě svoje akce rozšíří“. Proto Čínská lidová republika „nesmí dovolit vše, co se jim zachce“. Takový postoj čínské strany samozřejmě znamenal velký problém pro Československo, které neslo „veškerá politická rizika ze spolupráce v námořní plavbě“, protože navenek vystupovalo jako vlastník lodi.²⁸³

Číňané nebyli ochotni se dohodnout; odmítli dokonce i kompromisní návrh, že do problematických míst budou jezdit jen lodě s československou posádkou.

Československá vláda proto 14. července 1965 zaslala čínské vládě nótu, ve které trvala na svém stanovisku; čínská strana ostře reagovala.

²⁸² AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – tajný (TO–T), 1965–1969, Čína, karton 4, Záznam z návštěvy chargé d'affaires s. Chu Čchen-fanga u s. náměstka ministra zahraničních věcí dr. L. Šimoviče, 12. 7. 1965, s. 1–2.

²⁸³ Ibid.

Proč se neodvažujete [...] nést odpovědnost za vedení polit. boje proti US imperialismu? – Řečeno bez obalu, bojíte se toho, že by se USA na vás zlobily. Pro udržení vztahů s US imperialisty nelitujete dokonce poškodit důstojnost své země, nelitujete poškodit zájmy boje vietnamského lidu proti US imperialismu, nelitujete poškodit vztahy přátelství a spolupráce s čínským lidem, což je velmi politováníhodné. [...] [Pokud československá vláda neustoupí], nezůstává jiná volba, než vzít zpět tři lodě s čínskou posádkou – Dukla, Orava a Fučík do vlastního provozu.²⁸⁴

O dva dny později proběhlo jednání v Pekingu. Poté, co se zástupce československé vlády ohradil „proti obviňování ze strachu před USA“, přešel čínský partner ke konkrétním návrhům, které zahrnovaly i souhlas s ukončením provozu pod československou vlajkou u zmiňovaných tří lodí. Nejdůležitější v tomto ohledu bylo rozhodnutí o rychlém předání lodi Dukla (přibližně během týdne), jelikož ta měla odjet do Haiphongu.²⁸⁵ Formálně byl převod realizován prostřednictvím prodejní smlouvy mezi Československem jako prodávajícím a ČLR jako kupujícím,²⁸⁶ smlouva byla podepsána 5. srpna 1965.²⁸⁷ Lodě Orava I a Julius Fučík byly převedeny stejným způsobem po příjezdu do přístavu Whampoa, a to 8. září a 20. září 1965.²⁸⁸ Tři zbývající lodě čínského vlastníka (Lidice, Mír I, Orlík I) zatím zůstávaly v provozu pod československou vlajkou.²⁸⁹

O více než rok později, 20. prosince 1966, Československo vypovědělo Protokol o rozvoji námořní dopravy z roku 1953 i Dohodu o zřízení Československé námořní plavby z roku 1959, „poněvadž pominuly důvody, které vedly k jejich uzavření“. Na dotaz čínského velvyslance, co tato formulace znamená, bylo vysvětleno, že ČLR již nemá potíže

²⁸⁴ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – tajný (TO-T), 1965–1969, Čína, karton 4, Telegram z Pekingu – Text nóty předaný Ministerstvem zahraničních věcí ČLR, 29. 7. 1965, s. 2.

²⁸⁵ Ibid., Telegram z Pekingu pro MZV, 31. 7. 1965.

²⁸⁶ Ibid., Telegram z MZV pro zastupitelský úřad v Pekingu, 2. 8. 1965.

²⁸⁷ Ibid., Telegram z Pekingu pro MZV, 5. 8. 1965.

Proces předání lodi proběhl v napjaté atmosféře. „O spuštění československé a vztyčení čínské státní vlajky byl dohodnut prostý ceremoniál. Fakticky to probíhalo tak, že na zád' lodě se shromáždili „všichni členové posádky, kteří neměli práci“, včetně tří čs. členů posádky. Na rozkaz čs. představitele kapitán nařídil spustit čs. státní vlajku, kterou spolu s náhradní okamžitě předal, a z rozkazu čínského představitele nechal vztyčit vlajku čínskou. Posádka ani nezdravila, ani nestála v pozoru, loď nezdravila rovněž a to jak při spuštění československé, tak i při vztyčování čínské vlajky. Okamžitě po spuštění vlajky byl zamalován název lodi na přídi i na zádi i emblém společnosti na komíně.“ /AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – tajný (TO-T), 1965–1969, Čína, karton 4, Zpráva o služební cestě do Kantonu a na čs. námořní loď Dukla ve dnech 25. 7.–7. 8. 1965./

²⁸⁸ Ibid., Telegram z MZV pro zastupitelský úřad v Pekingu, 4. 8. 1965.

Ještě před tím (v únoru 1965) byl do čínského vlastnictví převeden tanker Ostrava, jelikož na lince Černé moře – ČLR nebyl dostatek vhodného nákladu pro tento typ lodi. Číňané se rozhodli provozovat tanker buď pod svou vlajkou v čínských pobřežních vodách, nebo pod vlajkou Albánie v rámci čínsko-albánské námořní společnosti. Československé obchodní ani politické zájmy nebyly převodem tankeru čínskému partnerovi nijak ohroženy. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 4, Dopis Ministerstva zahraničního obchodu pro I. tajemníka ÚV KSČ a prezidenta Antonína Novotného – předání tankové lodi Ostrava čínské straně, 27. 3. 1965./

²⁸⁹ Tyto lodě převážely náklad v oblasti Dálného východu (čínské přístavy, Singapur, Malajsie, Jáva atd.) a na lince ČLR – albánský Dürres nebo rumunská Konstanta. /NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, Knihy Lodní deník Lidice, Mír I, Orava I z roku 1965./

s nákupem a provozem lodí „v důsledku embarga a blokády“, nakupuje běžně lodi, „které pod její vlajkou najíždějí rovněž evropské přístavy kapitalistických států“. Platnost obou smluv vypršela po tříměsíční výpovědní lhůtě, v březnu 1967,²⁹⁰ lodě byly předány v průběhu února 1967.²⁹¹

Proklamované důvody, které československého partnera vedly k vypovězení smluv, odrážejí především snahu celou spolupráci diplomaticky ukončit. Vnitropodnikové ujednání o „nutnosti utajení zásad nové soustavy řízení“ před zahraničními zaměstnanci totiž jasně ukazuje, že se v nových (tržních) podmínkách s čínským partnerem nepočítalo²⁹² – reformní opatření v ČNP byla v rozporu s ekonomikou čínského partnera (centrálně dirigistický model), navíc v tomto období zmítanou Velkou proletářskou kulturní revolucí.²⁹³ Základem změn v řízení Československé námořní plavby se stal Akční program podniku.

Akční program Československé námořní plavby

Ideovým základem eskalujícího demokratizačního procesu pražského jara byl Akční program (schválen Ústředním výborem Komunistické strany Československa 5. dubna 1968), který otevřel cestu „důsledné hospodářské reformě a všestranné demokratizaci společnosti“.²⁹⁴ V návaznosti na tento dokument Československá námořní plavba vypracovala a v červnu 1968 představila vlastní Akční program. Kromě zavádění tržních principů do hospodaření podniku se tento dokument zabýval také koncepcí rozvoje floty i možnostmi případného rozšíření podnikatelských aktivit (včetně těch, které by řešily otázku náhradního zaměstnání námořníků v Československu při tzv. vynechávce). Dále tento dokument přinášel změny v otázkách personální, sociální a mzdové politiky (spravedlivé a diferencované odměňování, příplatky za nebezpečný náklad atd.) a stal se základem pro zřízení podnikové rehabilitační komise, jež se měla zabývat případnými

²⁹⁰ AMZV Praha, fond Teritoriální odbor – tajný (TO–T), 1965–1969, Čína, karton 4, Informace pro velvyslanectví v Pekingu – text diplomatické nóty, 25. 1. 1967.

²⁹¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Knihy Lodní deník Lidice, Mír I (č. 28), Orava I (č. 25) z roku 1967.

²⁹² NA Praha, fond MZO/FMZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 3150, leden–září 1967, Kolegium 9. 2. 1967, Návrh na zavedení zdokonaleného způsobu plánovitého řízení hospodaření v podniku Československá námořní plavba od 1. 1. 1967, 30. 1. 1967, část III.

²⁹³ Na srpnovém plénu Ústředního výboru Komunistické strany Číny v roce 1966 se Mao Zedongovi „podařilo prosadit ‚kulturní revoluci‘ jako stranickou politiku“; za konec Velké proletářské kulturní revoluce je považován duben 1969. /Bakešová, *Čína ve XX. století*, s. 88–89, 92./

²⁹⁴ Šik, *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*, s. 170.

žádostmi o rehabilitaci „z důvodů politické diskriminace“ (komise byla ustavena „z vlastní iniciativy vedení ČNP“).²⁹⁵

Problém, který mohl zásadním způsobem komplikovat realizaci reforem v ČNP, představovalo plánované převedení podniku z resortu Ministerstva zahraničního obchodu plně do resortu Ministerstva dopravy.²⁹⁶ Právní základ pro tento požadavek podle Ministerstva dopravy představovaly dvě normy: 1) zákon o námořní plavbě (61/1952 Sb., § 2), podle kterého bylo Ministerstvo dopravy pověřeno státním dozorem nad námořní plavbou; 2) mezinárodní úmluva o volném moři (sjednána 29. dubna 1958 v Ženevě), která stanoví, že „musí existovat skutečné pouto mezi státem a lodí“ (článek 5).²⁹⁷

Dosavadní situace byla taková, že Ministerstvo dopravy neslo odpovědnost za námořní podnikání z hlediska legislativního, technického a sociálního; Ministerstvo zahraničního obchodu pak za část obchodní, jelikož svým předmětem podnikání měla ČNP charakter podniku zahraničního obchodu. Ministerstvo dopravy nyní napadalo skutečnost, že Československá námořní plavba byla založena vyhláškou ministra zahraničního obchodu,²⁹⁸ nikoli v souladu se zákonem o námořní plavbě. Navíc pominuly důvody k tomu, aby právní forma podniku byla „mezinárodní akciová společnost“ (spolupráce s ČLR byla ukončena), takže, podle této argumentace, již nebylo potřeba, aby ČNP fungovala jako podnik zahraničního obchodu – a mohla být podřízena výlučně Ministerstvu dopravy.²⁹⁹ Stejně jako v případě vnitrozemské plavby, k jejímuž plnému převedení do působnosti Ministerstva dopravy došlo v roce 1964.³⁰⁰

²⁹⁵ ABS Praha, objektivý svazek 4147, část 13, *Zpravodaj ČNP* (II), č. 3, 15. 6. 1968, s. 1. Vzhledem k neúplnosti pramenů není k dispozici jiný zdroj informací o podnikovém Akčním programu než citovaný zpravodaj.

²⁹⁶ Rozhovor s ministrem dopravy Františkem Řehákem: Dopravu na výši současných úkolů, in: *Rudé právo*, 15. 5. 1968, s. 1.

²⁹⁷ 92/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o volném moři [online] [2015-08-12]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=92/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

²⁹⁸ Vyhláška ministra zahraničního obchodu 133 Ú. l. 3. 6. 1959 o oprávnění ČNP „k provozování námořní plavby, vydané v dohodě s ministrem financí a opírající se o zákon o podnicích zahraničního obchodu číslo 119/1948 Sb.“ /Miroslav Altman – Jaroslav Souček, K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, in: *Doprava* (X), č. 2, 1968, s. 92–93./

²⁹⁹ Altman – Souček, K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, s. 92–93.

Ani zmiňovaný § 2, ani relevantní § 3 zákona o námořní plavbě však nejsou v přímém rozporu s daným uspořádáním: „Ministerstvu dopravy přísluší dozor nad tím, aby námořní plavba pod československou vlajkou byla provozována v souladu s ustanoveními tohoto zákona a předpisy podle něho vydanými. Za tím účelem může vydávat příkazy a zákazy, jakož i činit jiná vhodná opatření.“ (§ 2) „Provozovat námořní plavbu pro obecné dopravní potřeby mohou jen podniky, které jsou k tomu zmocněny zvláštními předpisy [sem je možné zařadit i vyhlášku Ministerstva zahraničního obchodu – pozn. autorky], nebo podniky, jež

V pozadí tohoto plánu na sloučení podniků vnitrozemské i námořní plavby³⁰¹ do jednoho celku, s jedním generálním ředitelstvím byla snaha zajistit vyšší stupeň koordinace mezi námořními a říčními loděmi. Dosavadní řízení říční plavby z Ministerstva dopravy a námořní plavby i mezinárodní spedice z Ministerstva zahraničního obchodu totiž vedlo „ke značným prostojům říčních lodí v námořních přístavech“. Případně k opačnému problému, kdy velká část zboží nemohla „být v přístavech naložena do československých dopravních prostředků“, tudíž bylo nutné využít cizího dopravce.³⁰²

Problém spočíval v tom, že říční (vnitrozemská) plavba mohla zajišťovat jen přepravu na konkrétních říčních úsecích, zatímco námořní lodě mohly poskytovat přepravní služby prakticky po celém světě. Vzhledem ke kvalitě služeb československé floty a nižším režijním nákladům (nižší platy československých námořníků, jejich odbornost, která umožňovala provádět mnoho oprav a servisních prací vlastními silami, zásoby dodávané z tuzemska atd.) mohl být takový pronájem pro ČNP velmi výnosný, zvláště pokud byl hrazen v devizách. V případě řízení Československé námořní plavby centrálně z Ministerstva dopravy by však byla upřednostňována koordinace s vnitrozemskou přepravou, aby tato nebyla ztrátová.

Navrhované spojení vnitrozemské a námořní přepravy tak omezovalo pravomoc a samostatnost ČNP, a to „především v rozdělení hrubého důchodu a investicích“.³⁰³ Bylo i v rozporu s Akčním programem KSČ, podle kterého podniku muselo zůstat zachováno právo volby svého organizačního zařazení.³⁰⁴ Nakonec přetrval model začlenění ČNP do resortu Ministerstva zahraničního obchodu a v otázkách bezprostředně spojených s provozem lodí do resortu Ministerstva dopravy. Nezměnila se ani právní forma ČNP „mezinárodní akciová společnost“, byť se nejednalo o společnost ani mezinárodní, ani akciovou.

k tomuto účelu zřídí ministr dopravy v dohodě s ministrem zahraničního obchodu vyhláškou v Úředním listě. Přitom rozhodne o jejich formě, vymezí jejich rozsah a určí způsob jejich činnosti. (§ 3) /61/1952 Sb., Zákon o námořní plavbě ze dne 29. října 1952 [online] [2015-07-30]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=61/1952&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy/

³⁰⁰ 26/1964 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě ze dne 31. ledna 1964 [online] [2015-07-30]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=26/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

³⁰¹ Kromě ČNP se to týkalo Československé plavby dunajské, která provozovala říčně-námořní lodi v oblasti Levanty. /Altman – Souček, K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, s. 92./

³⁰² Altman – Souček, K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, s. 93.

³⁰³ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 13, *Zpravodaj ČNP* (II), č. 3, 15. 6. 1968, s. 4.

³⁰⁴ *Akcí program KSČ* (část Národní hospodářství a životní úroveň), in: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, edice dokumentů [online] [2015-11-08]; http://www.68.usd.cas.cz/files/dokumenty/edice/405_1.pdf.

S nástupem tzv. normalizace pak došlo ke zrušení všech reformních opatření, včetně ekonomických. V dokumentu Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ, oficiálním výkladu událostí období 1967–1969, byla reforma označena za kontrarevoluci,³⁰⁵ řízení hospodářství se vrátilo k modelu direktivního plánování, k eliminaci tržních principů, k útlumu podnikatelských aktivit. Vzhledem ke skutečnosti, že centrální plánovací orgán neměl reálnou představu o tom, jaké mají podniky kapacity, rezervy, výrobní možnosti atd., obnovila se praxe „měkkých“ plánů, jejichž ukazatele bylo snadné plnit. V důsledku toho vyplácené odměny často nebyly podloženy reálným výkonem.³⁰⁶ V případě provozu námořních lodí podvazoval podnikatelskou aktivitu zejména direktivní typ ukazatelů řízení, „kterými byly především tuny a tunokilometry v plánu i hodnocení výsledků“.³⁰⁷

Na počátku roku 1969 měl podnik pro nového ministra zahraničního obchodu urychleně vypracovat „program rozvoje Československé námořní plavby“, a to s ohledem na snahy „dosáhnout snížení devizových dopravních nákladů, zejména ve volných měnách“. Dosažení úspor při dopravě československého zboží však podle vedení podniku bylo omezené, na rozdíl od širších možností „přínosů deviz z provozování námořní dopravy na cizí účet“ při koncepci nákupu lodí ze socialistických zemí a jejich provozování na kapitalistickém trhu.³⁰⁸ Jelikož Ing. Ján Tabaček, pověřený řízením Ministerstva zahraničního obchodu od ledna 1969, neměl žádné zkušenosti s resortem zahraničního obchodu, natož s provozem obchodní floty (působil vždy ve strojírenských podnicích, v období od března 1968 zastával funkci 1. náměstka ministra těžkého průmyslu),³⁰⁹ rozhodlo se vedení ČNP připravit pro něj materiál shrnující historii podniku, hospodářské výsledky, „pevný investiční program do roku 1970“, problematiku využívání lodí atd.³¹⁰ – to vše s cílem zajistit podporu pro podnikatelské aktivity ČNP.

³⁰⁵ *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ*, in: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, faksimilová edice dokumentů [online] [2015-08-08];

http://www.dejinyksc.usd.cas.cz/vnitrostranicke-informace-sekretariatu-uv-ks/cat_view/9-dokumenty/10-neperiodicke-publikace-ustedniho-vyboru-ks.html.

³⁰⁶ V tomto hospodářském systému se zájem podniků zaměřoval na „růst roční hrubé výroby, a když vzrostla, vyplácela se prémie spolupracovníkům. To vedlo ke známé machinaci, že se dávala přednost relativně drahým, většinou také surovinově náročným výrobkům [...]. [Vzhledem k tomu, že podniku nehrozila konkurence trhu, existoval] neustále veliký nadbytek koupěschopné poptávky proti veškeré nabídce.“ Za takových podmínek se podniky mohly zbavit všeho, co nabídnou. /Šik, *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*, s. 65./

³⁰⁷ Altman – Souček, K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, s. 92.

³⁰⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GR, karton 1, Zápis z mimořádné porady konané 27. 2. 1969.

³⁰⁹ Federální vláda Československé socialistické republiky, in: *Rudé právo*, 3. 1. 1969, s. 3.

³¹⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GR, karton 1, Zápis z mimořádné porady konané 27. 2. 1969.

V této době však samostatnost podniku již nebyla vítána. Nicméně z hlediska hospodářského výsledku lze období předreformní, reformní, i poreformní („normalizační“) hodnotit jako úspěšné, vykazující až do roku 1976 (s drobnými výkyvy) trvalý nárůst zisku.

Rozvoj československé floty ve druhé polovině 60. let

Ukončení spolupráce s čínským partnerem na straně jedné a rozšiřování samostatnosti podniku na straně druhé byly důležitými impulsy k dalšímu rozvoji námořní plavby. Mezi roky 1965 a 1970 se počet lodí v československém vlastnictví zvýšil z šesti na deset (nákup pěti novostaveb; potopení lodi Pionýr). Významnou investicí tohoto období pak bylo pořízení lodi Vítkovice I v roce 1966 (postavena ve skotském Glasgow). Výměnou za jinak nepoužitelnou pohledávku v guinejské rudě získalo Československo loď, která byla využívána pro přepravu surovin potřebných v československém hutním průmyslu.³¹¹ Jednalo se o největší loď československé floty (41 207 DWT, 24 327 BRT); větší loď byla pořízena až tři roky po vyřazení Vítkovice I z provozu (1990, Tatry, 66 088 DWT, 35 350 BRT). V letech 1967 až 1970 pak byly v Polsku postaveny čtyři lodě „typu Blaník“ (Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň), které měly být využívány především v kubánské relaci. Celkové výsledky provozu československé floty ve druhé polovině 60. let vykazují strmý nárůst zisku – mezi roky 1966 a 1968 z 20 na 80 milionů Kčs (podrobněji k finančním výsledkům viz příloha č. 4). Jednalo se o období, kdy byla využívána příznivá situace na námořním trhu i nové možnosti zaměstnání lodí.

Do roku **1965** ČNP vstoupila s pěti loděmi (šestou zakoupila v srpnu), které provozovala v relacích dálněvýchodní, indické, kubánské; Košice I pak v relaci brazilské. Potíže přinášelo využívání lodí v kubánské relaci: navzdory skutečnosti, že více než 90 % všech československých nákladů pro Kubu převezla Československá námořní plavba, plán v exportu nebyl splněn kvůli „zhoršení situace v množství a skladbě exportního zboží“³¹² (problém mohl být zapříčiněn i rostoucím zadlužením Kuby vůči Československu³¹³). Naopak se oproti roku 1964 ještě zvýšil objem přepravy v importu z Kuby; jednalo se

³¹¹ Bližší informace k uvedené transakci bohužel nejsou k dispozici. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-7-4, Loď Vítkovice I, základní údaje, nedatováno; *Maják*, č. 2, 1987, s. 25./

³¹² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1965, Rozbor hospodářských výsledků za rok 1965, nedatováno, s. 4.

³¹³ Hana Bortlová – Josef Opatrný, *Hospodářské vztahy Kuby a Československa v 60. až 80. letech*, Praha 2009, s. 40.

především o cukr,³¹⁴ „jehož sazby byly po celý rok na vysoké úrovni“.³¹⁵ V tomto případě bylo dokonce nutno „převézt část nákladů i na lodích kapitalistických států“.³¹⁶

Dálnovýchodní, indická a kubánská relace zůstaly základem pro využívání československých lodí i v následujícím období. V roce **1966** však výsledky nebyly tak příznivé – došlo k poklesu celkového objemu přepravovaných nákladů o 10 %, tedy i ke snížení čistého zisku.³¹⁷ Hlavní příčinou byl přebytek nabídky lodního prostoru na světovém trhu, který nepříznivě ovlivnil vývoj sazeb námořního dopravného. V důsledku velkého objemu přeprav amerického obilí do Indie nebyl dostatek nákladu pro zpáteční cesty z této oblasti, takže rejdaři byli ochotni akceptovat jakékoli ceny.³¹⁸ Pokles sazeb v indické relaci pak spustil lavinově „prudký pád ve všech ostatních relacích“ a negativně ovlivnil i sazby za přepravu cukru z Kuby do polských přístavů.³¹⁹ Přitom kubánská relace se na celkovém hrubém zisku z provozu československých námořních lodí podílela největší měrou, 65 %.³²⁰

Další zhoršení výsledků v kubánské relaci přinesla měnící se struktura přepravovaných nákladů, kdy v exportu stále větší část tvořilo zboží „o nižší hodnotě, tudíž i o nižší sazbě (slad, chmel, šamotové cihly, ocel)“. Prohlubování tohoto trendu se předpokládalo i pro rok 1967. Nízká efektivita nakládky a vykládky v kubánských přístavech vedla k nárůstu mimoexploatačních dní (doby, kdy lodě nevydělávaly): pokud nakládka/vykládka proběhla pouze v jednom kubánském přístavu, bylo možné dodržet plán délky cest 35

³¹⁴ V letech 1962–1965 se Československo zavázalo odebrat „ročně 150 tisíc tun surového cukru pro vnitřní potřebu (částečně ke krmeným účelům) za preferenční cenu 3,56 US centů za libru, kterou stanovil SSSR. [...] Vedle toho bylo dohodnuto, že ČSSR odebere v letech 1962–1965 také 100 až 150 tis. tun surového nebo rafinovaného cukru pro reexport a dodrží kubánské podmínky, že totiž cukr nebude reexportován na tradiční trhy Kuby a nebudou podbízeny kubánské ceny.“ /Bortlová – Opatrný, *Hospodářské vztahy Kuby a Československa v 60. až 80. letech*, s. 38./

³¹⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1965, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi, 22. 1. 1966, s. 1.

³¹⁶ Ibid., Rozbor hospodářských výsledků za rok 1965, nedatováno, s. 4.

³¹⁷ Jelikož bylo více než 77 % zboží převezeno pro československý zahraniční obchod, vykázal podnik přínos v úspoře deviz 8,4 milionů Kčs. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1966, Stanovisko ministra zahraničního obchodu k Rozboru činnosti a návrhu finančního vypořádání roku 1966 Československé námořní plavby, nedatováno, s. 3./

³¹⁸ Na pokles sazeb měla vliv i úvěrová krize ve Spojených státech v roce 1966. /Podrobněji například Albert E. Burger, A Historical Analysis of the Credit Crunch of 1966, in: *Federal Reserve Bank of St. Louis Review*, September 1969, s. 13–30 [online] [2015-09-11]; https://research.stlouisfed.org/publications/review/69/09/Historical_Sep1969.pdf/

³¹⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1966, Komentář k plnění plánovaných úkolů oddělení Amerika/Evropa za r. 1966, nedatováno, s. 7.

³²⁰ Ibid., Stanovisko ministra zahraničního obchodu k Rozboru činnosti a návrhu finančního vypořádání roku 1966 Československé námořní plavby, nedatováno, s. 3. V roce 1962 byl podíl kubánské relace na zisku přibližně 55 % (viz tabulka č. 6).

dní; ve skutečnosti však lodě nakládaly ve třech různých přístavech (Havana, Santiago de Cuba, Santa Lucia), což prodlužovalo délku cesty až na 51 dní.³²¹

V roce **1967** podnik dosáhl výrazného zvýšení zisku (z 23,1 milionů na 47,7 milionů Kčs), navzdory skutečnosti, že na počátku roku byly tři lodě v čínském vlastnictví odevzdány partnerovi. Základem koncepce využívání floty byl provoz v kubánské relaci. Pro export byl zajištěn „odvoz veškerého zboží československého původu z polských přístavů za výhodné liniové sazby a pro zpáteční cesty se podařilo zabezpečit přepravu maximálního množství československého cukru z Kuby“. Oproti předchozímu roku se podařilo lépe využít volnou tonáž lodí Republika II a Brno (nasazené na kubánské lince) v době, kdy na Kubě nebyl dostatek cukru pro dovoz do Československa. Výsledky pozitivně ovlivnily také výkony lodí Košice I a Vítkovice I pro přepravu hromadného nákladu, které byly provozovány v nájmu u zahraničních rejdařů.³²²

Přetrvávající nízké sazby zapříčiněné převahou nabídky lodního prostoru nutily ČNP „k pronajímání lodí za nízké sazby a k poskytování vyšších provizí“ partnerům v zahraničí i v Československu“. V důsledku zavádění reformních opatření ceny přepravních služeb pro československé i zahraniční příkazce vycházely z „konkurenční sazby světového trhu námořního dopravného“; světová ekonomika tak přímo působila na hospodaření ČNP. Ceny se tvořily prostřednictvím mechanismu tržních vztahů, podnik je ovlivňoval „pouze komerčním jednáním v konkurenci s ostatní volnou tonáží cizích rejdařů“. Výsledky vykazované na bázi vnitřního reprodukčního cenového vyrovnání (VRCV, viz vysvětlivky) pak poskytovaly komplexnější obraz o celkové rentabilitě provozovaných lodí, protože v dosaženém výsledku se promítala i devizová skladba nákladů a příjmů.³²³ Kriticky se vedení podniku stavělo k úloze Čechofrachtu jako mezičlátku mezi ČNP a organizacemi zahraničního obchodu, protože jeho zprostředkovatelská činnost kladla překážky snahám ČNP nabízet služby v souladu s podmínkami trhu.³²⁴

Dobré hospodářské výsledky (v absolutní výši i devizové struktuře) byly dosaženy také v roce **1968**. Objem zboží přepraveného pro tuzemské zákazníky v hodnotě dopravného tvořil 37 % příjmů, což byl výrazný pokles oproti předchozímu roku (60 %) a dosud vůbec nejnižší podíl služeb realizovaných pro československý zahraniční obchod na

³²¹ Ibid., Komentář k plnění plánovaných úkolů oddělení Amerika/Evropa za r. 1966, nedatováno, s. 1, 2.

³²² Ibid., s. 2, 3.

³²³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1967, Zpráva o zhodnocení výsledků za rok 1967, 15. 2. 1968, s. 1–3, 4.

³²⁴ Ibid., Hodnocení výsledků hospodaření ČNP za rok 1967, 3. 4. 1968, s. 2, 3.

celkovém zisku. Z 63 % příjmů od cizích plátců připadla více než polovina (58 %) na platby v devizách, což představovalo více než třetinový nárůst. Vzhledem k přetrvávající rozsáhlé samostatnosti v rozhodování podnik mohl plně využít příznivou konjunkturální situaci a převahu poptávky po lodním prostoru na světovém námořním trhu.

Stále však více než polovina celkového zisku pocházela z provozu lodí v kubánské relaci (čtyři lodě využívány plně, dvě částečně); zde se změnila skladba nákladů v exportu „ve prospěch výše tarifujícího zboží“.³²⁵ V importu z Kuby pak vyšší příjmy vycházely z „většího množství přepraveného zboží při nezměněných sazbách“.³²⁶ Kromě toho byla uzavřena velmi výhodná smlouva na dodávku nákladů HTS pro Irák v celkové hodnotě přepravného 45,8 milionu Kčs ve volně směnitelné měně.³²⁷

Po splnění všech odvodů zbylo podniku „na dotaci podnikových fondů“ 60,5 milionů Kčs. Prostředky v těchto fondech (fond výstavby a rezervní fond) vytvořily předpoklady pro plnou úhradu tří lodí, jež měly být dodány do konce roku 1970 (Sitno, Radhošť, Kriváň). Navíc mohla ČNP část volných finančních prostředků použít jako půjčku pro sektor zahraničního obchodu, „což se projevilo ve zvýšení příjmů z aktivních úroků“. Velmi dobré hospodářské výsledky v roce 1968 byly dosaženy v důsledku souběhu dvou pozitivních tendencí – zavádění reformních opatření a prvků podnikové i osobní zainteresovanosti na straně jedné a konjunktury světového trhu námořního dopravného na straně druhé.³²⁸ Srpnová invaze vojsk Varšavské smlouvy a následné ukončení reformy neovlivnily hospodářské výsledky dalšího období okamžitě, ale až s postupným opětovným upevněním centrálně direktivního modelu řízení.

Rok **1969** byl poznamenán ztroskotáním lodi Pionýr,³²⁹ které znamenalo jednak ztrátu lodi, jednak výpadek tonáže v kubánské relaci. Celkově však pozice ČNP na této lince

³²⁵ Sazby u líniových přeprav jsou dány námořními tarify, které mají většinou neveřejný, důvěrný charakter. Obvykle se tyto tarify skládají ze všeobecných přepravních podmínek, seznamu přepravovaného nákladu a zvláštních ustanovení. Základní činitele, které ovlivňují tarifní sazby: délka plavby, povaha zboží (normální, nebezpečné, rychle se kazící apod.), konkrétní druh nákladu, cena nákladu, způsob balení atd. /Novák, *Námořní přeprava*, 72, 73./

³²⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969, s. 1, 2, 3.

Na pražském jednání uskupení Cubalco (viz vysvětlivky) však kubánská delegace ohlásila, že na příští konferenci chce projednávat svůj návrh „uplatňovat světové sazby při trampových podmínkách, čímž by došlo k značnému poklesu výnosnosti této relace“. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1968, Hodnocení činnosti obchodně-provozního střediska za rok 1968, nedatováno, s. 9./

³²⁷ Ibid., Hodnocení činnosti obchodně-provozního střediska za rok 1968, nedatováno, s. 8–9.

³²⁸ Ibid., Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969, s. 4–6.

³²⁹ 6. srpna 1969 při cestě z Kuby loď poblíž ostrova Mayaguana (Bahamské souostroví) narazila na korálovou mělčinu. Závěry šetření ukázaly, že „ze strany velitele došlo k vážné odborné chybě, která měla přímo za následek najetí lodi na mělčinu“; k úrazům ani ke ztrátám na životech nedošlo. Z finančního

„zůstala pevná“ – kromě lodí Vítkovice I a Košice I zde byly využívány všechny námořní lodě (některé plně, jiné částečně). Republika II a Brno byly zaměstnány především v irácké oblasti, kde přepravovaly náklady HTS podle smlouvy z dubna 1968 (dodávka 375 obrněných transportérů OT-62 TOPAS) a z května 1969 (173 obrněných transportérů OT-64 SKOT a 6 nákladních vozů PRAGA V3S). „Cesty do Perského zálivu byly nadlepšovány příkládkami železa, výbušnin a dalšího zboží“, takže využívání lodí v této relaci bylo velmi efektivní. V závislosti na světových cenách byl provoz lodí Košice I a Vítkovice I v nájmu u cizích rejdařů realizován za nižší sazby než v roce 1968. Loď Vítkovice I poprvé nakládala ve Spojených státech (Baltimore), což otevřelo „cestu k rozšíření sféry možné působnosti“ československé floty, zejména pro oba bulk carryery (Košice I a Vítkovice I).³³⁰

V roce 1970 bylo zaznamenáno snížení zisku o 14 % (docílený zisk 70,3 milionu Kčs) v porovnání s výkony roku 1969. Hlavní příčinou bylo snížení objemu přeprav pro HTS;³³¹ celkově poklesl podíl těchto cest na hospodářském výsledku podniku ze 41 % v roce 1969 na 19 %. Mírně se snížil také podíl exportních nákladů na Kubu (ze 40 % na 36 %). Díky výraznému zvýšení importních sazeb (převážně cukr) se však „udržel výsledek lodí v kubánské relaci v celkovém objemu na úrovni dosažené v roce 1969“.³³² U lodí provozovaných v časovém nájmu (zejména Košice I a Vítkovice I) podnik opět využíval příznivou konjunkturální situaci na světovém námořním trhu³³³ (tedy nedostatek volné tonáže a zvýšení cen nájmu lodního prostoru).

S ohledem na návrat k direktivnímu systému řízení, jenž vedl k omezení samostatnosti podniku, ČNP nemohla tuto konjunkturu využít plně, jelikož musela zvýšit podíl svých lodí využívaných pro československý zahraniční obchod.³³⁴ Konjunkturální situace

hlediska by záchrana lodi byla příliš nákladná, případ byl uzavřen jako totální havárie. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-V-4-3-7: Závěrečná zpráva Komise Federálního výboru pro dopravu pro vyšetření příčiny havárie námořní lodi M/S Pionýr u ostrova Mayaguana dne 6. 9. 1969, 9. 12. 1969, s. 4, 5./

Na přelomu listopadu a prosince 2015 potápěči a výzkumníci Czech Diving Teamu uskutečnili úspěšnou výpravu k vraku ztroskotané lodi Pionýr. /Dalibor Maňas, Vlnobití odolala jen záď. Češi se po 46 letech dotkli vraku lodi Pionýr, in: *iDnes*, 20. 12. 2015 [online] [2016-01-09]; http://ostrava.idnes.cz/expedice-ke-ztroskotane-loni-pionyr-d79-/ostrava-zpravy.aspx?c=A151217_144736_ostrava-zpravy_mav/

³³⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Hodnocení činnosti obchodně provozního střediska za rok 1969, 17. 2. 1970, s. 1, 7, 9, 11.

³³¹ Z plánovaného rozsahu čtyř cest vytížených 85 až 90 vozidly byla realizována jen jedna; smlouva na dodávku dalších 150 kusů vozidel nebyla uzavřena. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1970, 6. 4. 1971, příloha č. 1, s. 1./

³³² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971, s. 5.

³³³ *Ibid.*, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1970, 6. 4. 1971, s. 2.

³³⁴ *Ibid.*, příloha č. 1, s. 1.

v námořní dopravě sice byla příznivá pro uplatnění tonáže ČNP na světovém trhu, ale znamenala také zvýšení cen dopravného. Pro československý zahraniční obchod tudíž bylo výhodnější využívat lodě československé – což direktivní model ekonomického řízení zajistil.

Na druhé straně si zodpovědní činitelé byli vědomi devizového přínosu provozu československých námořních lodí, který se odvíjel od situace na světovém námořním trhu (v této době se dokonce doporučovalo vybudovat specializovaný výzkumný ústav pro sledování nejrůznějších faktorů, jež konjunkturu námořního trhu ovlivňují).³³⁵ ČNP proto měla být motivována k optimálnímu využívání lodí, a to prostřednictvím dlouhodobě platných pravidel „v oblasti rozdělení hospodářského výsledku a podnikové i osobní hmotné zainteresovanosti“.³³⁶ Uvažovalo se o stanovení minimální rentability ve výši 12,5 % ročně z pořizovací hodnoty lodi („možno stanovit i výše“) s tím, že pokud by ČNP dosáhla rentability vyšší, zvyšoval by se jí příděl do podnikových fondů a snižovaly odvody „podnikových daní do státního rozpočtu“.³³⁷

Z tohoto návrhu je cítit určité reziduum reformního období – snahu vést podnik k co nejeфекtivnějšímu využívání konkurenčního prostředí světového námořního trhu. K realizaci motivačního plánu však nedošlo, podnikatelská aktivita byla dále podvazována, a to zejména s ohledem na potřebu československých podniků zahraničního obchodu dosahovat úspor deviz při platbě přepravních nákladů. Pokud byl světový námořní trh ve fázi konjunktury, ČNP na tento způsob hospodářské politiky doplácela. Nicméně v opačném případě podnik nebyl nucen případné ztráty vyvolané snižováním cen dopravného plně hradit ze svých zdrojů (nebylo to ani možné, jelikož velkou část zisku odváděl do státního rozpočtu). V tomto modelu hospodaření ČNP realizovala svou činnost v podstatě až do roku 1989. Počáteční období tzv. normalizace se však odrazilo nejen ve způsobu hospodaření podniku – bezprostředně ovlivnil i některé námořníky.

Události roku 1968 a jejich otisk v životech některých námořníků

Situace mužů, kteří rok 1968 a především srpnové události zažívali na námořních lodích, byla v jistém ohledu o mnoho složitější než těch, kteří pražské jaro prožívali v Československu. Největším problémem, s nímž se námořníci potýkali, byl nedostatek

³³⁵ Ibid., příloha č. 2, s. 2.

³³⁶ Ibid., příloha č. 3, s. 1.

³³⁷ Ibid., s. 2.

informací (k tématu komunikace více podkapitola o životě na lodi v závěru práce) a celková izolovanost – od událostí doma a především od svých nejbližších, kteří byli s invazí přímo konfrontováni (a ohroženi, jak to vnímali námořníci). Na lodích byly v převážné většině zaznamenány postoje odsuzující vstup vojsk Varšavské smlouvy, případně verbální útoky vůči členům komunistické strany. Vztahy mezi námořníky se dramaticky zhoršily tehdy, pokud někdo z posádky odmítl invazi odsoudit.³³⁸ Postoje lodí v kapitalistických zemích někteří samozřejmě využili k emigraci. K nejrozsáhlejší emigraci došlo v italském přístavu Bari – z lodi Brno ve dnech 21. srpna až 1. září 1968 emigrovalo deset námořníků, pět manželek a tři děti.³³⁹

Asi nejdramatičtěji probíhaly srpnové události na lodích Kladno a Košice I. Na lodi Kladno zpráva o vstupu vojsk do Československa vyvolala obavy námořníků nejen z toho, co se děje doma jejich rodinám, ale i z toho, čemu budou sami čelit, až doplují na místo určení, na Kubu:

V případě, že by loď pokračovala v plavbě na Kubu, pak prohlásil soudruh K. Ž., nechť je dána možnost svobodně odejít těm, kteří s tímto nesouhlasí. Já jsem ochoten vystoupit na Bermudách, nebo jinde, než jet na Kubu a tam dva roky okopávat Fidelovi kávu!³⁴⁰

Kapitánovi se podařilo situaci uklidnit: na celoposádkové schůzi námořníci odsouhlasili, že loď bude pokračovat v cestě do blízkosti kubánských teritoriálních vod, ale blíže k Floridě. Tam měla vyčkat na informace od československého velvyslanectví v Havaně nebo přímo od československého delegáta při OSN. Poté se první palubní důstojník, jenž stál v čele skupiny námořníků, kteří odmítli plout na Kubu, kapitánovi za své chování omluvil.³⁴¹ Když byla na počátku tzv. normalizace celá záležitost vyšetřována, byl tento důstojník obviněn ze vzpoury a za trestný čin sabotáže v roce 1972 odsouzen k tříletému trestu vězení (dostupné dokumenty neuvádějí, zda byl uvězněn, či zda se jednalo o trest podmíněčný). Před tím však byl ještě povýšen a v roce 1971 poslán ve funkci kapitána na loď Jiskra.³⁴²

³³⁸ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Projevy teroru na ČNP v roce 1968–69, 27. 5. 1970, s. 6.

³³⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Knihy Lodní deníky Brno č. 12, 13 z roku 1968.

³⁴⁰ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 3, Dopis bývalého zástupce pro věci politické na lodi Kladno, 13. 4. 1970, s. 5.

³⁴¹ Ibid.

³⁴² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 3.

Poměrně složitou situaci související s invazí vojsk Varšavské smlouvy řešil kapitán lodi Košice I, která plula do přístavu Tuapse v bývalém Sovětském svazu.³⁴³ Hlavní problém představovala skutečnost, že v prvních dnech po vstupu vojsk lodě neměly telegrafické spojení s ředitelstvím v Praze. A právě v této době blíže neurčené Schweningradio odvysílalo výzvu jisté amatérské radiostanice s varováním pro všechny kapitány československých námořních lodí, aby při cestě do Evropy nenajížděli přístavy lidově demokratických států, ale pouze Hamburk nebo Split. Jelikož jiné informace kapitán neměl k dispozici, rozhodl se odchýlit loď od původního kurzu.

Zároveň zaslal telegramy s naléhavou žádostí o instrukce československému velvyslanectví v Ankaře a v Bukurešti i pražskému ústředí. O den později (23. srpna) z Ankary obdržel odpověď, že má kontaktovat velvyslanectví v Rumunsku. Rozhodl se proto plout do přístavu Konstanta, aby se spojil s velvyslanectvím v Bukurešti a zároveň doplnil palivo, potraviny a pitnou vodu. Do Konstanty loď doplula 24. srpna, tři dny po invazi a dva dny poté, co zachytila první anonymní zprávu o nebezpečí, že může být zajata. V Rumunsku zástupci velvyslanectví kapitánovi doporučili „Tuapse v žádném případě nenajíždět“ a co nejdříve odplout do Splitu, „kde podle ohlášení legální radiové stanice Šumava OK1 se mají zatím shromažďovat čl. lodě“.

27. srpna kapitán obdržel z Prahy telegram, který mu ukládal v Konstantě vylodit manželky a plout do Tuapse. V tomto okamžiku však věřil více zástupcům velvyslanectví v Rumunsku, v zemi, která se neúčastnila vojenské invaze do Československa, než vedení podniku v Praze, kde operovala vojska Varšavské smlouvy. Rozhodl se proto v zájmu bezpečnosti posádky, lodi i nákladu pokračovat v cestě do Splitu. 29. srpna byly ve Splitu vyloděny manželky námořníků a loď se vydala na cestu do Tuapse. Za své jednání byl kapitán posléze ostře kritizován a obviněn, že způsobil škodu ve výši přibližně 500 000 devizových korun. Jeho rozhodnutí bylo označeno jako vážný projev pravicového oportunismu³⁴⁴ a kapitán byl na určitý čas zbaven funkce i možnosti cestovat.

Já jsem byl na lodi, která měla plout do Tuapse. A my jsme tam nedopluli, protože nám poradili, taky z velvyslanectví, že nás obsadila vojska a že nám mohou taky zrekvírovat loď. Tak potom jsem dva roky nesměl jezdit. Se ta věc šetřila. Sebrali mně pas, sebrali

³⁴³ Pokud není uvedeno jinak, jsou události srpna 1968 na lodi Košice I popisovány na základě záznamů z lodního deníku: NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Kniha Lodní deník Košice I z roku 1968.

³⁴⁴ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 3.

mně pas. Pracoval jsem dva roky na ústředí. Ještě štěstí, že jsem tam mohl pracovat. [...]
Takže jsem z toho s odřenýma ušima vyklouzl.³⁴⁵

Tento trest byl již součástí „normalizačních“ opatření v podniku. Během let 1968 až 1969 se rozpadly téměř všechny lodní organizace komunistické strany, mnoho námořníků z KSČ vystoupilo, značný počet emigroval. Proto „konsolidace“ poměrů v ČNP po vstupu vojsk Varšavské smlouvy začala cestami ředitele, vedoucího kádrově personálního úseku a předsedy závodní organizace KSČ na jednotlivé lodě. Jejich cílem bylo vysvětlit „stávající situaci“ a působit na posádky ve prospěch posrpnového vedení strany a státu. Postupně začaly opět rozvíjet svoji aktivitu jednotlivé složky společenských organizací na lodích (Revoluční odborové hnutí, KSČ, Socialistický svaz mládeže).³⁴⁶ Nicméně ještě v roce 1976 „konsolidační“ proces (eliminace proreformních aktivit a odstranění proreformně smýšlejících jedinců z důležitých míst v podniku i na lodích) nebyl dokončen.³⁴⁷

Hlavní charakteristiky procesu tzv. normalizace v Československé námořní plavbě

Jedním z důležitých cílů tzv. normalizace bylo odstranění proreformně smýšlejících jedinců ze stranického vedení i z důležitých pozic ekonomického, společenského a kulturního života. Toho mělo být dosaženo prostřednictvím prověrek: aby byl zpětně ospravedlněn vstup vojsk Varšavské smlouvy do Československa, prověřkové komise zajišťovaly souhlas obyvatelstva s invazí. Hodnotily aktivity členů a členek komunistické strany v průběhu reformního období a požadovaly, aby každý z nich odvolal či popřel svůj předchozí postoj odsuzující vstup vojsk; dále měli lidé při prověrkách dosvědčit, že kontrarevoluční živly chtěly převzít moc ve státě. V podstatě se jednalo o interní čistku v KSČ, v důsledku které komunistická strana ztratila více než pětinu svých členů, především odborníků a intelektuálů. Prověrky zasáhly i nestraníky, všechny, kteří se společensky nebo politicky angažovali v obrodném procesu či nesouhlasili s invazí vojsk Varšavské smlouvy. Ti, kteří procesem prověrek úspěšně neprošli, byli profesně i sociálně degradováni, postiženy byly také jejich rodiny.³⁴⁸

³⁴⁵ Rozhovor s M. R. (kapitán, 40 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

³⁴⁶ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Analýza o kádrové práci a jejích důsledcích v ČNP v období 1968–69, 12. 5. 1970, s. 6.

³⁴⁷ Ibid., část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 3.

³⁴⁸ Jiří Maňák, *Čistky v Komunistické straně Československa 1969–1970*, Praha 1997, s. 58–59.

Pokud šlo o Československou námořní plavbu, realizace prověrek odsouhlasilo vedení podniku v září 1970;³⁴⁹ jejich průběh však měl svá specifika, vyplývající ze specifík práce námořníka. Nebylo například možné uskutečnit prověrky dříve, než se námořníci vrátili do Československa; jiní zase byli vysláni na lodě, aby byl zajištěn plynulý provoz floty, takže jejich prověrky musely být odloženy. Často pak selhávalo úsilí ospravedlnit invazi, nedařilo se rozptýlit nespokojenost s „normalizovaným“ státem a stranickou politikou. Dobové materiály přisuzovaly tyto negativní jevy především jednostranné informovanosti posádek „ze strany západních sdělovacích prostředků“.³⁵⁰

Dopady prověrek na pracovníky ČNP rozhodně nebyly zanedbatelné: z celkového počtu 316 námořníků a 87 pracovníků pražského ústředí, které podnik zaměstnával v roce 1970,³⁵¹ bylo 86 osob vyškrtáno a 12 vyloučeno z KSČ³⁵² (tedy přibližně 35 % těch, s nimiž byly realizovány pohovory;³⁵³ celorepublikový průměr byl 21,7 %³⁵⁴). Uvedená čísla dokládají tlak na to, aby na lodích po roce 1968 pracovali co „nejloajálnější“ námořníci (zvláště když se lodě plavily po celém světě a lidé tak měli přístup k širokému spektru informací, mohli srovnávat životní podmínky v nejrůznějších zemích světa, být v důsledku toho kritičtější k situaci v Československu atd.). Vzhledem k ekonomickému přínosu námořní plavby však bylo nutné zajistit bezproblémový provoz námořních lodí, takže politické či ideologické postoje byly v některých případech upozaděny, zejména u vysoce kvalifikovaných pracovníků.

A tak například v roce 1975 čtyři námořní kapitáni vyloučení z KSČ byli „pouze“ zbaveni funkce a na lodích dále jezdili jako první palubní důstojníci³⁵⁵ – často na lodích, kde byl

³⁴⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 6, Zápis č. 33 z ředitelské porady konané 18. 9. 1970.

³⁵⁰ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 3.

³⁵¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971.

³⁵² *Ibid.*, s. 4.

³⁵³ Celkem se jednalo o 280 zaměstnanců (členy strany i bezpartijní), přibližně tedy 70 % všech pracovníků ČNP. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1971, Materiál č. 17 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1972, Hodnocení činnosti kádrového odboru za rok 1971, 21. 2. 1972./

³⁵⁴ Maňák, *Čistky v Komunistické straně Československa 1969–1970*, s. 58.

³⁵⁵ Někteří kapitáni vyloučení z KSČ našli zaměstnání u Československé plavby dunajské na říčně-námořních lodích, které se plavily v levantské oblasti. Jelikož rok 1968 probíhal na Slovensku méně radikálně, důraz byl kladen také na národnostní otázky, i následný „normalizační“ proces zde byl o něco méně radikální. Například kapitán Fojtů po vyloučení ze strany vzpomíná, že jeho případ řešili „docela rozumní lidé“ a z Ministerstva dopravy, kde měl pracovat jako specialista „státního dozoru nad námořní plavbou“, jej „zašili“ k Československé plavbě dunajské. Asi po půl roce práce v kanceláři mu byla umožněna práce na lodi Bojnice (říčně-námořní loď plující v oblasti Levanty), nejdříve ve funkci prvního palubního důstojníka, později kapitána. /Fojtů, *Moře milované, moře proklínané II*, s. 83./

post kapitána obsazen občanem Sovětského svazu.³⁵⁶ Kvůli některým profesním slabinám sovětského odborníka pak nejvyšší funkci na lodi *de facto* vykonával právě první palubní důstojník.

Protože naši kapitáni přeci jen byli jinak odborně vzdělaní, než byli ti ruští. I když prodělali stejnou školu, řekněme v Oděse, naši kapitáni byli podstatně [důraz] fundovanější. Podstatně. Už ten rozdíl v angličtině. Ruští kapitáni – angličtina většinou omezená. Oni to nepotřebovali. A odborná profese? To jsem nedovedl posoudit, protože jsem už v té době byl ve strojně. Ale vím, že tam rozdíly byly. Oni byli spíš takoví pasivní, pasivní. Nechávali to na palubním důstojníkovi. První palubní byl vždycky Čech nebo Slovák. Ten vlastně všechno vyřizoval.³⁵⁷

Byl však zaznamenán i případ, že ještě před příchodem jistého prvního strojního důstojníka před prověřkovou komisí pracovník kádrového odboru již

vypracoval záznam o tomto pohovoru (který nebyl proveden, ale závěr byl napsán) s tím, že soudruh S. má velmi dobré politické znalosti, že se jeho politická angažovanost zvýšila a že komise nemá námitek proti tomu, aby nadále zastával funkci strojního důstojníka. Závěry komise byly vydávány za skutečnost, i když se S. nikdo nehovořil.³⁵⁸

Zmírňovat dopady prověřkového procesu tak mohly i přátelské vazby, případně silný profesní kredit jednotlivců.

Jednou z forem „potrestání“ bylo odvolání z funkce či přeřazení námořníka na práci v ústředí v Praze (jako v případě citovaném výše) – často se záměrem udržet odborníky v podniku a později je opět využívat pro práci na námořních lodích. A tak v roce 1976 musela Státní bezpečnost konstatovat, že „pravicové živly“ mají na lodích dostatečný vliv na to, aby se jim „aktivním zastrašováním“ dařilo mařit snahu Státní bezpečnosti dokumentovat a trestně postihovat protistátní projevy a činnost osob nepřátelských k socialistickému zřízení. Podstatný vliv přitom byl přisuzován té části důstojnického sboru, „která se aktivně angažovala pro pravicově oportunistickou politiku v letech 1968–69“.³⁵⁹ Kritizováno bylo především to, že námořníci se více starali o svou práci na lodi (konec konců na bezpečné plavbě závisel jejich život), případně o vlastní prospěch či zájmy, než o podporu vládnoucí ideologii nebo aktivitám Státní bezpečnosti. Do jaké míry se za těchto okolností dařilo oblast námořní přepravy v prvních „normalizačních“ letech rozvíjet, přibližuje následující kapitola.

³⁵⁶ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 4.

³⁵⁷ Rozhovor s M. B. (1. strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

³⁵⁸ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Nedostatky v politické a personální praxi u ČNP, 10. 11. 1971, s. 1.

³⁵⁹ Ibid., část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 4.

Období, kdy byl dosažen rekordní zisk (1971–1976)

Trend zvyšujících se zisků z provozu vlastních námořních lodí lze sledovat po celou pátou pětiletku (1971–1975); rekordní výsledek pak podnik docílil v roce 1976. V průběhu těchto šesti let se flota rozšířila z deseti lodí na dvanáct (dvě lodě byly prodány, čtyři nové koupěny), což měřeno celkovou nosností (DWT) představovalo nárůst o více než 100 %. Větší disponibilní tonáž floty, zvýšení světových sazeb námořního dopravného a do jisté míry i změny ve skladbě přepravovaných nákladů vedly k více než dvojnásobnému nárůstu zisku v daném období: 67,8 milionů Kčs v roce 1971 a 148,3 milionů Kčs v roce 1976. Tento vývoj však měl svá specifika.

Změny v hospodaření podniku na počátku tzv. normalizace

V souvislosti s návratem československé ekonomiky k centrálně dirigistickému modelu hospodaření na počátku tzv. normalizace měla být v roce **1971** vypracována nová koncepce rozvoje námořní floty (úkol Federálního ministerstva zahraničního obchodu z roku 1970). Nebyl však vyjasněn počet a druh lodí, které by mohly být zakoupeny v socialistických zemích³⁶⁰ (nákupy mimo členské státy Rady vzájemné hospodářské pomoci nebyly žádoucí, jelikož by příliš zatížily devizové hospodářství Československa), takže koncepce – se souhlasem ministerstva – zpracována nebyla, respektive byla připravena až ve druhé polovině 70. let.

Zrušení směnitelnosti amerického dolaru za zlato v srpnu 1971 a jeho následná devalvace způsobily prudký pokles cen na světovém námořním trhu, přičemž náklady spojené s provozem lodí se udržovaly na vysoké úrovni.³⁶¹ Hospodářský výsledek Československé námořní plavby (ČNP) v tomto roce negativně ovlivnilo především výrazné zvýšení nákladů na opravy a náhradní díly. Způsobil to větší rozsah potřebných prací i nutnost zadávat opravy loděnicím v kapitalistických státech, namísto loděnic polských, které v důsledku vnitropolitických problémů³⁶² nemohly zajistit všechny

³⁶⁰ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972, s. 1.

³⁶¹ Ibid., s. 2.

³⁶² Vnitropolitická krize, která se vyhrtila v prosinci 1970 po zvýšení cen; 14. prosince 1970 „část dělníků gdaňských loděnic nepřišla do práce“. Situaci mělo zklidnit odvolání Władysława Gomułky z funkce prvního tajemníka Polské sjednocené dělnické strany; ve funkci jej vystřídal Edward Gierek. / Jiří Vykoukal – Bohuslav Litera – Miroslav Tejchman, *Východ. Vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944–1989*, Praha 2000, s. 410./

požadované loděniční práce. Celkové navýšení těchto nákladů oproti roku 1970 dosáhlo 66 %.

Při ročním hodnocení výsledků hospodaření zástupce Státní banky československé „vyslovil spokojenost“ nad tím, že se podnik ve spolupráci s Čechofrachtem přeorientoval na přepravy československého zboží: z celkového objemu bylo pro československé plátce převezeno 46,5 % nákladů.³⁶³ Tento výsledek hodnotil kladně i zástupce nadřízeného Federálního ministerstva zahraničního obchodu s tím, že ČNP „skutečně hájí celospolečenské zájmy“, nikoli jen zájmy „úzcе podnikové“. Prakticky to znamenalo, že se koncepce provozu floty více méně vrátila k modelu tzv. závodové dopravy, kdy hospodaření není vedeno zásadou největší výnosnosti, ale snahou zajistit nejvýhodnější přepravu pro tuzemské podniky zahraničního obchodu.³⁶⁴

Pro ČNP však tato změna priorit znamenala snížení zisku v devizách při navýšení nákladů v devizách (pohonné hmoty, služby, poplatky atd. hrazené v zahraničí). To v roce 1971 vedlo až k situaci, kdy podnik nemohl splnit plánované ukazatele hospodaření. Splnění plánu však bylo nezbytné pro vyplácení odměn, prémie i podílů na hospodářském výsledku zaměstnancům; bylo také „důkazem“, že centrálně dirigistický model řízení ekonomiky je efektivní a správný. Proto v situaci, kdy ČNP nemohla ani samostatně určovat, jak budou lodě využívány, ani strategicky uplatňovat svou tonáž na námořním trhu, byly ukazatele plánu přizpůsobovány aktuálnímu vývoji hospodaření. V tomto případě nadřízená složka schválila snížení plánovaných úkolů³⁶⁵ tak, aby bylo zajištěno jejich splnění.

Na základě vývoje předchozího období byly pro rok **1972** stanoveny úkoly tak nízké, že v průběhu roku byly dvakrát zvyšovány.³⁶⁶ V absolutní hodnotě dosaženého zisku to však stále představovalo propad na třetinu: 67,8 milionů Kčs v roce 1971 vs. 23,1 milionů Kčs v roce 1972. Podíl zboží přepraveného pro československý zahraniční obchod se ještě zvýšil – ze 46,5 % (1971) na 57,4 %.³⁶⁷ Nárůst přeprav pro tuzemské partnery byl důsledkem upevnění výše popsaného modelu využívání námořních lodí pro československý zahraniční obchod. Byl však i důsledkem problémů na světovém

³⁶³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972, s. 6, 2.

³⁶⁴ Dutka, Námořní plavba v našem hospodářství, s. 85.

³⁶⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972, s. 2.

³⁶⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973, s. 2.

³⁶⁷ Ibid., s. 2–3.

námořním trhu, jehož propad byl označen jako nejhorší „za dobu existence podniku“³⁶⁸ (i částečné oživení v průběhu roku bylo provázáno „vážnou měnovou krizí kapitalistických států a pokračujícím inflačním vývojem“³⁶⁹). Problémy námořního trhu měly největší dopad na zajišťování zaměstnání lodí pro hromadné náklady: tuzemští dodavatelé nebyli schopni poskytnout dostatečný objem nákladů³⁷⁰ a pronájem těchto lodí rejdařům z kapitalistických států byl v danou chvíli málo rentabilní (pokud se jej vůbec podařilo realizovat).

Celkově ČNP získala zaměstnání pro lodě především díky smlouvě na „přepřevu železa a rudy v relaci Indie a Perský záliv“.³⁷¹ Naopak „tradiční“, v průběhu 60. let velmi výnosná, kubánská relace vykazovala zhoršení výkonů v objemu i struktuře přepravovaného zboží – podíl této linky na zisku se snížil z 38,2 % (1971) na 27,4 % v roce 1972 (rekordní podíl 55,3 % byl dosažen v roce 1962). Tato čísla korespondují s vývojem zahraničního obchodu mezi Československem a Kubou – v roce 1972 byl jeho objem na nejnižší úrovni za období let 1970 až 1989.³⁷² Loď Jiskra pak byla celý rok zaměstnána „v levantské relaci a využita pro přepravu speciálních zásilek HTS“. Proto jako jediná oproti roku 1971 docílila lepšího výsledku.³⁷³

S ohledem na „vyšší celospolečenské zájmy“ v roce 1972 podnik splnil „mimořádný úkol nákupu lodi Praha ve velmi krátké době“, a to navzdory špatným ekonomickým výsledkům hospodaření. ČNP na tuto investici získala od FMZO cenovou intervenci ve výši 0,9 milionů rublů a dále bezúročný úvěr „na korunové krytí nákupu ve výši 10 milionů Kčs“ (tj. 1,25 milionů rublů; 0,56 milionu rublů při kalkulaci s VRCV³⁷⁴); pořizovací cena lodi činila 6,2 milionu rublů.³⁷⁵ Cena a podmínky dodání (dodávka o rok dříve oproti původnímu ujednání) byly sjednány na bázi doporučení Rady vzájemné hospodářské pomoci. Celá transakce účinně přispěla k plnění československo-polské

³⁶⁸ Ibid., s. 7.

³⁶⁹ Rozhodnutí prezidenta Nixona z 15. srpna 1971, jež ukončilo povinnost Spojených států z Bretton Woods, spočívající „ve směňování dolarů v držení cizích měnových institucí za zlato za cenu 35 dolarů za unci“. /Milton Friedman, *Za vším hledej peníze*, Praha 1997, s. 25./

³⁷⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973, s. 2.

³⁷¹ Ibid., s. 2–3.

³⁷² Po návštěvě Fidela Castra v Československu v roce 1972 byly vztahy obou zemí „plně normalizovány“ a hospodářská spolupráce se zintenzivnila. /Bortlová – Opatrný, *Hospodářské vztahy Kuby a Československa v 60. až 80. letech*, s. 52, 58./

³⁷³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973, s. 5.

³⁷⁴ Přepočtení dle: Jaromír Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, Praha 1992, s. 38.

³⁷⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1972, 28. 2. 1973, s. 2–3.

výměny zboží v roce 1972. Pro ČNP toto urychlené dodání však znamenalo, že podnik novostavbu převzal v době, kdy bylo nutné počítat s tím, že její provoz bude ztrátový.³⁷⁶

Pro lodě určené k přepravě hromadných nákladů se v roce 1973 podařilo zajistit výhodné zaměstnání v nájmu u cizích rejdařů (Vítkovice I nájem na dva roky, pro další lodě získány tříleté nájemní smlouvy). To bylo jedním z důvodů, proč se v porovnání s rokem 1972 zisk podniku zvýšil více než čtyřikrát (23,1 vs. 97,0 milionů Kčs).³⁷⁷ Tím nejdůležitějším faktorem ale byla vysoká konjunktura v kapitalistickém hospodářství, která vedla k růstu obrátu mezinárodního obchodu, byť byla „značně komplikována v průběhu roku naftovou krizí“.³⁷⁸

Příznivá byla i situace pro odprodej lodí, jelikož v důsledku vysokých zisků rejdařů stoupla poptávka po lodích nových i použitých. A tak byly prodány lodě Republika II (stáří 9 let) do Švédska za 2 435 000 amerických dolarů a Kladno (stáří 14 let) za 1 890 000 amerických dolarů.³⁷⁹ Při kursu 6,61 Kčs za jeden americký dolar³⁸⁰ byl výnos těchto prodejů 28 588 250 Kčs (při použití koeficientu VRCV pro měny nesocialistických států 3,75³⁸¹ – výsledný kurs 24,79 – činil tento přínos 107 216 750 Kčs). Prodejní cena byla 2,5 krát vyšší než cena zůstatková a představovala dvě třetiny pořizovací hodnoty nových lodí³⁸² (výnos prodejů se nepromítl do celkového bilančního zisku, jelikož prostředky byly využity pro úhrady nových lodí Mír II a Bratislava).

Lod' Jiskra byla stejně jako v předchozím roce zaměstnána celoročně v levantské relaci a zajišťovala přepravu speciálních zásilek HTS; příklady HTS zboží realizovala také lod' Mír II, a to do Perského zálivu.³⁸³ Kubánská relace „vykazovala dostatek nákladů“ pro provoz tří lodí (Sitno, Radhošť, Blaník). Využití lodi Košice I (celoročně na účet

³⁷⁶ Ibid., s. 7–8.

³⁷⁷ Původní plán opět kopíroval situaci předchozího roku: plánovaná výše zisku stanovena na 26,4 milionů Kčs; pak došlo ke „zpevnění“ na 92,2 milionů Kčs a „zvýšený úkol byl nejen splněn, ale i překročen“ o 21,2 milionů Kčs. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 10, Zápis z mimořádné ředitelské porady konané 9. 4. 1974, s. 2./ To jen potvrzuje snahu stanovit takový plán, který bude možné bez větších problémů splnit, nedostatečnou reflexi vývoje světového trhu při procesu plánování a problémy s predikcí tržního vývoje.

³⁷⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1973, Situace na námořním trhu v roce 1973, 25. 2. 1974, s. 1, 19.

³⁷⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1972, 28. 2. 1973, s. 22.

³⁸⁰ Oficiální kurs viz: *Statistická ročenka Republiky československé 1973*, Praha 1973, s. 186.

³⁸¹ Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, s. 38.

³⁸² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 10, Zápis z mimořádné ředitelské porady konané 9. 4. 1974, s. 2.

³⁸³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1973, Hodnocení činnosti obchodně provozního útvaru za rok 1973, 25. 2. 1974, s. 5.

Ferrometu a Metalimexu) bylo poznamenáno dlouhými postoji v Indii a v Iráku. V druhé polovině roku, kdy bylo zřejmé, že se postoje v Perském zálivu budou prodlužovat (pátá arabsko-izraelská válka, Jomkipurská válka) a zároveň se sníží vývoz železa do této oblasti, se hledalo pro Košice I jiné zaměstnání. V prosinci 1973 ČNP uzavřela smlouvu na pronájem prakticky až do konce amortizačního období lodi (místo stanovených 15 let však Košice I byla nakonec v provozu 22 let).³⁸⁴

Vzestup sazeb námořního dopravného z předchozího období pokračoval ještě v prvním pololetí roku **1974**; poté však v důsledku světové ropné krize ceny klesly až na úroveň první poloviny roku 1973. Nicméně do hospodářských výsledků ČNP se zhoršující se situace na námořním trhu prakticky nepromítla – především díky dlouhodobým časovým nájům čtyř lodí (smlouvy uzavřené v roce 1973 za výhodných sazeb). Další lodě převážely zejména československé zboží a cizí substrát „pro zlepšení využití váhové a prostorové kapacity lodí“³⁸⁵ v tradičních relacích – kubánské, levantské a irácko-indické. Proměnil se však podíl těchto relací na celkovém dosaženém zisku.

relace	1960	1961	1962	1973	1974
dálněvýchodní	90,4 %	56,0 %	38,1 %	0 %	0 %
kubánská	---	28,3 %	55,3 %	30 %	15 %
levantská	- 1,3 %	4,1 %	3,5 %	5 %	5 %
tanker	10,9 %	11,6 %	3,1 %	---	---
Irák – Indie	---	---	---	45 %	49 %
bulk carrier (časové nájmy)	---	---	---	20 %	31 %

Tabulka 6: Porovnání poměru jednotlivých relací na zisku na počátku 60. a 70. let³⁸⁶

Kromě lodí pronajatých plátcům z kapitalistických zemí, téměř celá flota realizovala přepravy pro československý zahraniční obchod (66% podíl na zisku), což představovalo jistotu stálého zaměstnání, navzdory prohlubující se ropné krizi. Hlavními partnery ČNP podle podílu zboží na celkovém objemu přeprav v tomto roce byly následující podniky zahraničního obchodu: Koospol (31 %), HTS/Omnipol (27 %),

³⁸⁴ Ibid., s. 3.

³⁸⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975, s. 1.

³⁸⁶ Tabulka vychází z dat uveřejněných v příslušných ročních výkazech hospodaření. Presentovány jsou údaje za roky, pro které byl k dispozici dostatek relevantních informací.

Zdroj dat pro 60. léta: NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-2-2: Komplexní rozbor 1962, nedatováno, s. 1; pro 70. léta: NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975, s. 2.

Ferromet (20 %), Metalimex (13 %); ostatní (9 % celkem).³⁸⁷ Celkově se zisk roku 1974 zvýšil oproti předchozímu období o 30 milionů Kčs (z 97 na 127 milionů Kčs). Přispěly k tomu jak výhodné smlouvy na časové nájmy lodí uzavřené v období před ropnou krizí, tak značný podíl vysoce tarifujících speciálních nákladů.

Přeprava speciálních nákladů

Převozy nejrůznějších speciálních nákladů, nejčastěji vojenské techniky a materiálu, ale i výbušnin a nebezpečných chemikálií představovaly velmi rentabilní zakázky. Jejich efektivnost se ještě zvyšovala tím, že lodě v přístavech nečekaly dlouho na nakládku/vykládku, což snižovalo mimoexploatační čas (dobu, kdy lodě nevydělávají).

Tenhle náklad, dalo by se říct, byl jeden z nejpříjemnějších. Je to rychle naložené a dobře placené to myslím bylo. Je to government cargo takže třeba v Indii jdete do přístavu bez pořadí. Mělo to své výhody. Blbě bylo, když se vezly výbušniny, náboje, střelivo. Ale při dodržení určitých pravidel... to náklad uhlí je nebezpečnější. Kvůli samovznícení. Uhlí je šílená mrcha. Stačí, když dostoupí vlhkost určitého procenta, k tomu tlak té vrstvy uhlí, a začne to pomaličku doutnat.³⁸⁸

Československé lodě převážely speciální náklady nejčastěji v oblasti Levanty, do Libye, Iráku a Indie. Distribuce dodávek úzce souvisela se zahraniční politikou státu, odvíjející se, stejně jako v dalších zemích bloku, od zahraničních zájmů Sovětského svazu, od vývoje studené války. V 60. letech se v mezinárodní politice objevil nový důležitý hráč – země tzv. třetího světa; staly se jedním z hlavních politických bojišť v soupeření Spojených států amerických a Sovětského svazu.³⁸⁹ Československo k tomuto boji přispívalo svými dodávkami zbraní. Sovětský svaz podporoval obzvláště Indii, Irák, Sýrii,

³⁸⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975, s. 2.

³⁸⁸ Rozhovor s V. S. (kapitán, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

³⁸⁹ Je více než pravděpodobné, že československé lodě převážely zbraně či jiný speciální náklad i v letech 60. Konkrétní informace o těchto cestách však nejsou k dispozici; závěrečné výkazy hospodaření podniku o nich nehovoří a v lodních denících se náklady tohoto druhu vykazovaly nejčastěji jako „general cargo“ (všeobecný náklad), takže je nelze identifikovat. V některých lodních denících jsou k dispozici útržkovité informace o speciálních nákladech: v roce 1964 například loď Kladno převážela výbušniny z polského přístavu Štětín na Kubu; v roce 1967 loď Brno plula se stejným nákladem z jugoslávské Rijeky do marocké Casablanky. /NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, Kniha Lodní deník Kladno č. 15 z roku 1964; Kniha Lodní deník Brno č. 10 z roku 1967./

Severní Jemen a Libyi,³⁹⁰ což byly zároveň i země určené pro většinu československého vojenského nákladu, který ČNP v 70. letech přepravovala.³⁹¹

Nebyl ve světě malér, kterého bychom se neúčastnili. Ať to byla Kuba, Indie, Irák, Sýrie. Sýrie – hlavně tanky, Umm Quasr v Iráku – tanky, bévépéčka [BVP – bojové vozidlo pěchoty], raketomety. Indie – protiraketová děla. Neprozrazuji žádné tajemství. Už je to promlčené, [důraz] nikdo mě nemůže zavřít [smích]. Děla, obrněná vozidla. Prostě prakticky všude, kde se dělo nějaký šmé.³⁹²

Vozili sme, na lodi Jiskra sme vozili tanky do Líbye. Kaddáfímu. Niekoľko stoviek tankov sme tam odviezli. To sme si robili srandu, že tam už každý sedliak musí mať tank, aby mohol orať svoje políčko. Bolo tých tankov naozaj dost'.³⁹³

Právě přepravy vojenských nákladů byly tím důvodem, proč například zmiňovaná loď Jiskra dosahovala výjimečně dobrých výsledků i nejvyšší návratnosti vložených prostředků, a to ve výši 52,4 %.³⁹⁴ Tato loď nejčastěji operovala v oblasti Levanty; zajišťovala však i některé cesty v relaci Irák – Indie. První informace o rozsáhlejších přepravách do Iráku jsou z počátku 70. let, kdy zastoupení této linky na celkovém zisku ČNP bylo 15 % (1970), respektive 10 % (1971).³⁹⁵ V následujících letech se však výměna zboží s Irákem stala nedílnou součástí zaměstnání československých námořních lodí a dosáhla 40% až 50% podílu na celkovém hospodářském výsledku.³⁹⁶ I když do irácké relace nebyly přepravovány výlučně vojenské náklady, zřejmá je souvislost mezi tímto zaměstnáním československých lodí a skutečností, že Československo v období let 1970–1990 patřilo k pěti největším dodavatelům zbraní do Iráku (vedle Sovětského svazu, Francie, Číny a Polska).³⁹⁷

Pokud jde o konkrétní čísla, nejpřesnější údaje o vojenských nákladech jsou k dispozici z roku 1973 – tehdy se na tomto zaměstnání podílelo pět lodí ČNP: nejvíce opět Jiskra –

³⁹⁰ Mark N. Katz, *The Soviet Union and the Third World*, in: *Current History*, 1986, s. 329–339 [online] [2015-01-10]; <http://digilib.gmu.edu/jspui/bitstream/1920/3128/1/Soviet%20Union%20and%20the%20Third%20World.pdf>.

³⁹¹ V 70. a 80. letech byly Bulharsko, Československo a Východní Německo hlavními prostředníky Sovětského svazu pro dodávky zbraní do zemí třetího světa. /Non-Soviet Warsaw Pact Countries in the Third World, in: *Global Security* [online] [2015-01-10]; [http://www.globalsecurity.org/military/world/int/warsaw-pact-09.htm./](http://www.globalsecurity.org/military/world/int/warsaw-pact-09.htm/)

³⁹² Rozhovor s V. S. (kapitán, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

³⁹³ Rozhovor s M. S. (první strojní důstojník, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

³⁹⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, s. 14.

³⁹⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Komplexní rozbor 1971, Materiál č. 30 pro ředitelskou poradu konanou 3. 3. 1972, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1971, nedatováno, s. 6.

³⁹⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1979, Dopis ekonomického náměstka Federálnímu statistickému úřadu, 21. 1. 1980, s. 1.

³⁹⁷ Simeon T. Wezeman – Mark Bromley: *SIPRI Yearbook 2005* – Chapter 10 International Arms Transfers, in: *Stockholm International Peace Research Institute*, 417–448 [online] [2015-01-05]; <http://www.sipri.org/research/armaments/transfers/publications/yearbook/CH10YB05>.

49,93 % ročního objemu přepravených nákladů, dále Mír II 39,44 %, Kriváň 32,84 %, Brno 26,11 % a Blaník 12,04 %.³⁹⁸ V následujících letech vojenské komodity představovaly 27 % (1974) a 22 % (1975) veškerých přeprav, které realizovala československá obchodní flota. Přitom více než polovinu disponibilní tonáže ČNP představovaly lodě pro přepravu hromadného nákladu, které HTS dodávky převážet nemohly. Právě náklady speciální povahy významným způsobem ovlivnily vysoké zisky provozu námořních lodí v druhé polovině 70. let.

V roce **1975** se zisk o dalších 10 milionů Kčs zvýšil (dosáhl hodnoty 138,3 milionů Kčs), a to díky efektivnějšímu využívání floty pro přepravu československého zboží, přičemž největší měrou byly zastoupeny náklady následujících podniků zahraničního obchodu: Ferromet 37 %, HTS 22 %, Metalimex a Motokov společně 13 %.³⁹⁹ Pozitivní dopad na hospodářský výsledek měla skutečnost, že v době, kdy na světovém námořním trhu došlo k „dalšímu poklesu sazeb a k podstatnému zvýšení úrovně provozních nákladů“, byly ještě tři lodě v dlouhodobém nájmu u zahraničních rejdařů za sazby uzavřené v konjunkturní situaci.⁴⁰⁰

Prokazatelný ekonomický přínos měla i orientace na nákupy pohonných hmot, materiálů a služeb v socialistických zemích, což jednak vedlo k úsporám měn kapitalistických států, jednak znamenalo dosažení nižších nákladů především u pohonných hmot.⁴⁰¹ V době růstu světových cen ropy se totiž cenová hladina v obchodě mezi zeměmi Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) nacházela pod úrovní světového trhu, jelikož se ceny v obchodě mezi těmito zeměmi „utvářely na bázi pětiletých klouzavých průměrů“; takže ještě na přelomu 70. a 80. let byly nižší než ceny světové. Ze stejného důvodu však v rámci RVHP docházelo k jejich růstu i po roce 1981, kdy cenová hladina na světovém trhu již vykazovala pokles.⁴⁰²

³⁹⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1973, Hodnocení činnosti obchodně provozního úseku za rok 1973, 25. 2. 1974, s. 13.

³⁹⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-7-3: Komplexní rozbor 1975, Zápis č. 7 z mimořádné ředitelské porady konané 23. 3. 1976, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1975, s. 2-3.

⁴⁰⁰ Ibid., s. 2.

⁴⁰¹ Ibid.

⁴⁰² Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 670, 688. V lednu 1975 se na zasedání RVHP dohodlo, že „systém pětiletých průměrů světových cen nebude již nadále aplikován na celé další pětileté období, nýbrž zpravidla jen na 1 rok“. /Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, s. 44./

Oproti 60. letům a počátečnímu období tzv. normalizace se v komplexním hodnocení hospodářských výsledků podniku začalo nově objevovat téma „využívání socialistické soutěže pro plnění úkolů podniku“. V roce 1975 byla ČNP díky dobrým výsledkům v socialistické soutěži oceněna jako „Podnik 30. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou“.⁴⁰³ Na proklamativní úrovni tak deklarovala loajalitu vůči vládnoucímu režimu. Socialistická soutěž však byla i praktickým přínosem, jelikož v rámci soutěžení námořníci zajišťovali práce, které by jinak bylo nutné platit externím dodavatelům, což přinášelo značné finanční úspory.

Zpráva o hodnocení výsledků hospodaření za rok 1975 je zároveň první zprávou svého druhu, v níž byly zmiňovány celní přestupky námořníků.⁴⁰⁴ Byť to v dokumentech není uvedeno explicitně, jednalo se především o nejrůznější „šmelinu“, obchodování na černém trhu a devizové přestupky. Jednou z příčin těchto jevů byla skutečnost, že jednotlivci z poměrně výjimečných hospodářských výsledků floty poloviny 70. let v podstatě neprofitovali. A tak hledali jiné způsoby, jak si „přivydělat“, jak rodině alespoň finančně kompenzovat svoji nepřítomnost.

Pokud jde o hospodaření podniku, zisk 148,3 milionů Kčs dosažený v roce **1976** zůstal až do roku 1989 nejlepším výsledkem hospodaření v celé historii ČNP. Mimo jiné byl ovlivněn výkony nové lodi Třinec (poslední loď československé floty zakoupená v 70. letech), jež byla ihned provozována v cizím nájmu. Navýšení celkového objemu přepraveného zboží o 20 % oproti předchozímu roku bylo z velké části důsledkem právě výkonů lodi Třinec. Celkový hospodářský výsledek příznivě ovlivnil především pronájem lodí zahraničním rejdařům, který přinesl 16,7 milionů Kčs v měnách kapitalistických států. Zvýšila se však úroveň provozních nákladů lodí,⁴⁰⁵ což zapříčinila zejména světová ropná krize.⁴⁰⁶

Meziročně výrazně vzrostl objem zboží přepraveného pro československý zahraniční obchod – z 23 % (1975) na 41 % všech přeprav. Především z toho důvodu, že po

⁴⁰³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, X-A-5-7-3: Komplexní rozbor 1975, Zápis č. 7 z mimořádné ředitelské porady konané 23. 3. 1976, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1975, s. 2.

⁴⁰⁴ Ibid., s. 4.

⁴⁰⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976, s. 2.

⁴⁰⁶ V období od října 1973 do ledna 1974 vzrostly ceny základního druhu ropy téměř čtyřikrát a „mírnější růst cen pokračoval i později“. Náhlý cenový skok a jeho mnohostranné dopady na světovou ekonomiku vedly ke světové hospodářské krizi, nejhlubší od druhé světové války. /Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 667./

ukončení dlouhodobých pronájmů některých lodí v prvním pololetí 1975 se již nepodařilo zajistit podobně výhodné zaměstnání⁴⁰⁷ – tudíž byly tyto lodě využívány pro potřeby československých podniků zahraničního obchodu. S tím koresponduje velké zastoupení nákladů pro Kerametal (29 % podílu na zisku).⁴⁰⁸ Tento podnik zahraničního obchodu, založený v roce 1970 na Slovensku, se zaměřoval na obchodování se surovinami pro výrobce oceli, železa a ušlechtilých kovů. Nabízel tedy zaměstnání právě pro lodě určené k přepravě hromadného nákladu, které krize světového námořního trhu postihla nejvíce.⁴⁰⁹

V rámci komplexního hodnocení činnosti podniku byly v roce 1976 opět zmiňovány negativní jevy na lodích, kvůli nimž byli někteří námořníci dokonce i propuštěni, což zhoršovalo problém fluktuace.⁴¹⁰ Jednalo se především o obchodování na černém trhu, což mohlo být kvalifikováno i jako ohrožení devizového hospodářství podle § 146 trestního zákona (140/1961 Sb.). Tyto aktivity se rozvinuly do nebývalé šíře v roce 1975; v roce 1976 proběhlo vyšetřování a byly uděleny tresty. Asi nejznámější je v tomto ohledu tzv. šátečková aféra.

Obchodování na černém trhu – případ „šátečkové aféry“

K události došlo v roce 1975 na lodi Blaník. Před cestou na Kubu na podzim 1975 někteří námořníci v polské síti prodejen Baltona⁴¹¹ a dále při průjezdu Kielským kanálem nakoupili větší množství whisky. Celkem 250 kartonů (1500 lahví) pak v přístavech Madras a Bombaj prodali s čistým ziskem přibližně 12 000 amerických dolarů. Při návratu lodi do Evropy v přístavu Aden koupili asi tři tisíce nylonových šátků; dalších 10 000 šátků (zčásti za hotové, zčásti na úvěr) pořídili při cestě Kielským

⁴⁰⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976, s. 3, 14.

⁴⁰⁸ Ostatní hlavní tuzemští partneři s výrazným podílem na zisku ČNP: Ferromet 24 %, HTS/Omnipol 17 %, Koospol 9 %, Metalimex 8 %. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976, s. 3./

⁴⁰⁹ Ibid., s. 14.

⁴¹⁰ Ibid., s. 13.

⁴¹¹ Jednalo se o polskou společnost zásobující lodě v polských přístavech. Založena byla v roce 1946, v roce 1949 pak zestátněna. Kromě toho se v Baltoně prodávalo zboží za volně směnitelné měny. /The company's history, in: Baltona [online] [2015-11-02]; <http://www.baltona.pl/tresc,13,historia/gb/>

kanálem. Kromě toho v Kielu koupili ještě 60 paruk, 64 metrů krimplenu (polyesterová úpletová tkanina) a „nezjištěné množství svetrů, voňavek, žvýkaček a žiletek“.⁴¹²

Klíčovou osobou v celé aféře se stala pasažérka na lodi Blaník, „kubánská státní příslušnice polského původu“ Ivone Scott Austin, dříve provdaná za Kubánce; v době této cesty žila s československým občanem, který působil jako „expert UNESCO na Kubě“. Někteří námořníci s Ivone Scott v průběhu plavby navázali bližší vztahy (jeden z nich údajně i vztah milenecký) a domluvili se s ní, že jim na Kubě pomůže zboží pronést přes celní kontrolu ven z přístavu. V přístavu Mariel proto byly z „jejího celně odbaveného zavazadla“ vyjmuty osobní věci a místo nich vloženo 3128 nylonových šátků. Pro své věci se měla vrátit na loď později s tím, že si je zapomněla v kabině. Při vycházení z přístavu však byla zadržena kubánskými celními orgány; ti zboží zabavili. Vzhledem k tomu, že Ivone Scott nebyla zatčena a někteří námořníci ji později potkali v Havaně, začala se posádka domnívat, že spolupracovala s kubánskou bezpečností.⁴¹³

Po tomto incidentu následovala rozsáhlá prohlídka lodi Blaník. U některých námořníků se našly žvýkačky, paruky, žiletky, voňavky a menší množství šátků. 500 šátků bylo objeveno v celním skladu. Hlavní část zásilky však kubánská pohraniční stráž nenašla, neboť 10 000 šátků námořníci ukryli „v ohništi kotle na páru ve strojovně“. Kotel bylo možné z velína strojovny elektricky zapálit – pokud by kubánští celníci hledali i v tomto prostoru, takto bylo možné vše zničit. K tomu však nedošlo, zásilku šátků celníci neobjevili; později byla při postoji v kubánském přístavu Bahia Honda, asi 120 km od Havany došlo k jejímu předání (překupníci přijeli v noci na člunu přímo k lodi). Inkasované peníze pak někteří námořníci „přenášeli ukryté v obuvi na loď“.⁴¹⁴

O mimořádné celní prohlídce lodi Blaník na Kubě byl 5. listopadu 1975 telegramem informován ředitel ČNP, dále místopředseda federální vlády Rudolf Rohlíček, ministr zahraničního obchodu Andrej Barčák a další hospodářské a politické orgány (blíže neurčeno). Na nejvyšší místa bylo oznámeno, že na lodi kubánští celníci zabavili „několik tisíc šátků a dalších věcí od pornografie, přes žiletky, žvýkačky, různé látky, paruky a pod.“⁴¹⁵

⁴¹² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Záznam o služební cestě do PLR ve dnech 9. 2.–13. 2. 1976, 24. 2. 1976, s. 4.

⁴¹³ Ibid., s. 4, 5.

⁴¹⁴ Ibid., s. 5, 6.

⁴¹⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 13, Zápis z ředitelské porady konané 5. 3. 1976, s. 4.

Když se loď vrátila do Evropy, bylo zahájeno vyšetřování, které přímo na lodi prováděli major Prokeš ze 4. odboru XI. správy FMV, poručík Šup, vyšetřovatel odboru vyšetřování Městské správy Veřejné bezpečnosti v Praze a poručík Lesák, operativní pracovník Federální kriminální ústředny Hlavního velitelství Veřejné bezpečnosti v Praze. Vedle toho se akce účastnili příslušníci Státní bezpečnosti, a to především v oblasti vytěžování agentury a důvěrníků, včetně členů posádky, kteří se na trestné činnosti nepodíleli. Výsledky tohoto vytěžování byly poskytovány vyšetřovatelům „k zaměření taktiky a pořadí výslechnů“.⁴¹⁶

Přibližně o tři měsíce později major Prokeš, poručík Šup a s nimi major Horníček, pracovník Federální kriminální ústředny provedli podobné vyšetřování na lodi Mír II, opět v přístavu Štětín. I v tomto případě byla využita spolupráce s pracovníky Státní bezpečnosti – byli vytěženi dva agenti a čtyři důvěrníci Státní bezpečnosti mezi členy posádky. Námořníci lodi Mír II zakoupili při průjezdu Kielským kanálem přes tisíc lahví lihovin; další alkohol nakoupili v Baltoně ve Štětíně. Na lodi bylo nakonec takové množství lihovin, že nikdo nemohl s určitostí říci, kolik alkoholu se zde nachází. Podle odhadu některých námořníků to byly dva až tři tisíce lahví, „mimo množství přes 1700 lahví v celním skladu“.⁴¹⁷

[H]lavní úkryt byla strojovna, kde byly lihoviny ukryty pod podlahou velína strojovny, ve větrácích odstředivky, v měrném tančíku ohřívače paliva, v tanku č. 15, v lednici, chladírnách, pračce a dalších nezjištěných úkrytech.⁴¹⁸

Lihoviny byly prodány po příjezdu do Kuvajtu; čistý zisk z jedné láhve činil 13 amerických dolarů. Za získané peníze řada členů posádky v Kuvajtu nakoupila rádia, magnetofony, zlato. Další dolary námořníci utratili při postoji v Londýně.⁴¹⁹

Podobné problémy, byť již ne v takovém rozsahu, se objevily i na dalších lodích. Proto vedení ČNP zintenzivnilo podnikové kontroly, jež ověřovaly plnění směrnic o maximálním přípustném množství lihovin na osobu, které může mít námořník na lodi v držení. Zároveň byli hlavní lodní dodavatelé v zahraničí upozorněni, že pokud budou „dodávat na loď zboží, které neodpovídá osobním potřebám členů lodních posádek, bude s nimi přerušeno obchodní spojení“. Síť prodejen Baltona byla žádána, aby „v

⁴¹⁶ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Záznam o služební cestě do PLR ve dnech 9. 2.–13. 2. 1976, 24. 2. 1976, s. 1, 2.

⁴¹⁷ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Zpráva o služební cestě do PLR ve dnech 17. 5.–21. 5. 1976, 16. 6. 1976, s. 1, 2, 2–3.

⁴¹⁸ Ibid., s. 2–3.

⁴¹⁹ Ibid., s. 3, 4.

polských přístavech prodávala zboží členům čs. posádek výhradně prostřednictvím hospodáře, případně v nepatrném množství při osobním nákupu“.⁴²⁰

V podniku přestupky řešila disciplinární komise. Kromě toho bylo se zástupci závodního výboru Revolučního odborového hnutí dojednáno, že v budoucnu bude při rozhodování o půjčkách, příplatcích na rekreaci, přidělování bytů atd. přihlížet také „k chování jednotlivců a jejich reprezentaci ČSSR“. Kromě toho vedení ČNP vyvinulo tlak na kapitány, aby zajistili pořádek na lodi; pokud by tak neučinili, měly proti nim být použity „nejpřísnější sankce, vyplývající nejen z podnikových norem, ale také ze zákonů socialistické republiky“.⁴²¹ Z celé šíře těchto opatření je zřejmé, že problém pašování a obchodování na černém trhu se mezi posádkami rozrostl do rozměrů, jež byly obtížně zvládnutelné a pro podnik nebezpečné. Ať již s ohledem na problémy lodí a jednotlivců v zahraničí⁴²² či vysoké pokuty za pašování zboží, které platil podnik, pokud se ke kontrabandu nikdo nepřiznal (k čemuž samozřejmě nedocházelo; i s ohledem na zapojení téměř všech členů posádky do podobných aktivit).

Popisované aktivity nebyly ničím výjimečným, v podstatě odrážely situaci v československém hospodářství, kdy například od poloviny 70. let do začátku 80. let se příjmy z tzv. šedé ekonomiky zvýšily z šesti na dvacet miliard Kčs.⁴²³ V daném případě byl však výjimečný rozsah nejrůznějších machinací a obchodů na černém trhu, do nichž se námořníci zapojovali. Ať již kvůli nedostatečnému finančnímu ohodnocení, na které upozorňoval ředitel ČNP,⁴²⁴ nebo jen kvůli tomu, že se naskytlá příležitost zvýšit si příjem, „přilepšit si“. Stejně samozřejmě jako bylo pro většinu námořníků zapojit se do nějaké formy obchodování na černém trhu, bylo pro Státní bezpečnost samozřejmě tyto aktivity sledovat. Celá problematika zájmu Státní bezpečnosti o námořní plavbu však byla mnohem širší.

⁴²⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 13, Zápis z ředitelské porady konané 5. 3. 1976, s. 5, 6.

⁴²¹ Ibid., s. 6, 7.

⁴²² Viz například událost na lodi Kriváň v prvním čtvrtletí roku 1976: v indickém přístavu „speciální celní brigáda prohledala loď a zjistila v různých částech lodi poschovávané lihoviny a cigarety, ke kterým se nikdo nehlásil. Zboží bylo zabaveno. Lodi hrozilo značné nebezpečí vysoké pokuty a jen díky opatřením, která byla provedena velitelem lodi na příkaz generálního ředitele a za podpory čs. konzulátu a delegáta bylo od zmíněné pokuty zatím opuštěno.“ /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 13, Zápis z ředitelské porady konané 5. 3. 1976, s. 5./

⁴²³ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 920.

⁴²⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976, s. 15.

Československá námořní plavba jako objekt zájmu Státní bezpečnosti

Státní bezpečnosti⁴²⁵ (StB) se zajímala o činnost podniku, o jeho vztahy s partnery (především v zahraničí) i o jeho zaměstnance, což vyplývalo z podstaty činnosti StB – kontrarozvědné aktivity a ochrana před vnitřním i vnějším nepřítelem; což zahrnovalo i kontrolu pohybu obyvatelstva, politickou kontrolu. U námořníků byl tento dohled důležitý především z toho důvodu, že tito muži (částečně i jejich rodiny) cestovali v podstatě po celém světě. Mohli být přínosem, pokud se zapojili do agenturní sítě, případně jiným způsobem prokázali loajalitu vůči mocenským složkám vládnoucího režimu. Nicméně jejich „loajalita k režimu“ musela být sledována a podporována, v případě potřeby vynucována. Efektivní v tomto ohledu byla latentní hrozba, že námořníkovi nebude umožněno dále cestovat do zahraničí, pracovat na námořní lodi. Znamenalo by to ztrátu zaměstnání i ekonomických výhod.

Nejpozději v souvislosti s nákupem lodi *Republika I* byl za tímto účelem založen svazek, týkající se „objektu“ námořní plavba.⁴²⁶ Základem agenturně operativní práce v objektech byla důkladná znalost situace, která zahrnovala: rozbor třídního a politického složení zaměstnanců i vedení podniku, přehled o nepřátelských elementech, zranitelných místech, závadách ve výrobě (v případě námořní plavby o haváriích). Dále

⁴²⁵ V roce 1945 byl výnosem Ministerstva vnitra založen Sbor národní bezpečnosti (SNB), do kterého byly začleněny všechny uniformované složky (četnictvo, státní a obecní policie). Vedle toho působily složky organizačně samostatné – kriminální, zpravodajská a státobezpečnostní. Státní bezpečnost byla po roce 1945 budována jako výkonná, nikoli zpravodajská součást bezpečnostních sborů, zaměřená „na ochranu bezpečnosti československého státu“, zabývala se především vyšetřováním trestné činnosti z doby okupace. Zákon o národní bezpečnosti (149/1947 Sb.) zahrnul do Sboru národní bezpečnosti „jak pořádkovou, tak kriminální a státobezpečnostní složku“. Zároveň se předpokládalo, že poté, co bude vyřešena rozhodující část případů z doby okupace, ztratí Státní bezpečnost organizační samostatnost. Nicméně novelizovaný zákon o národní bezpečnosti z prosince 1948 (286/1948 Sb.) potvrdil existenci jednotného SNB, v jehož rámci byly konstituovány Státní bezpečnost a Veřejná bezpečnost. „Z logiky mocenského myšlení, upřednostňujícího zájmy státu před zájmy občanů vyplývalo, že za nejdůležitější součást jednotného SNB začala být považována Státní bezpečnost.“ Až do července 1965, kdy zákon (70/1965 Sb., později nahrazen zákonem 40/1974 Sb., v platnosti až do roku 1990) stanovil, že „SNB tvoří Státní bezpečnost a Veřejná bezpečnost, Státní bezpečnost formálně vlastně neexistovala“, jednotlivé správy fungovaly jako samostatné organizační jednotky Ministerstva vnitra. /František Koudelka, *Státní bezpečnost 1954–1968*, Praha 1993, s. 10–12, 17./

⁴²⁶ Za účelem „státobezpečnostní ochrany před nepřátelskou činností“ se objektové svazky zakládaly na centrály a úřadovny nepřátelských rozvědek, na významné objekty národního hospodářství, vojenské objekty, hraniční prostory atd. Analogicky byly zaváděny i další typy svazků: Osobní – na jednotlivé osoby provádějící, nebo podezřelé z protistátní činnosti; na všechny představitele kapitalistických států; na všechny osoby zaměstnané na zastupitelstvech atd.; Skupinový – na skupiny, které provádějí, nebo jsou podezřelé z protistátní činnosti; Pátrací – zaváděny na podkladě úplně prověřených materiálů na hledané agenty zahraničních rozvědek, špióny, diverzanty atd.; Evidenční – na osoby, k nimž některé součásti Ministerstva vnitra obdržely „závažné kompromitující poznatky o protistátní činnosti“ a bylo potřeba tyto poznatky pečlivě prověřit; Pozorovací – zakládány za účelem dlouhodobého pozorování osob „představujících operativní zájem“; Kontrolní – za účelem kontroly nebo řízení důležité akce u podřízeného útvaru; a svazek Prověření signálu o protistátní činnosti. /Marián Gula – Zdeněk Vališ: Vývoj typologie svazků v instrukcích pro jejich evidenci, in: *Securitas Imperii* č. 2, 1994, s. 117–150 [online] [2015-11-24]; <http://www.policie.cz/soubor/securitas-imperii-2-pdf.aspx/>

byl sledován režim ochrany státního tajemství, rozmístění tajných spolupracovníků v objektu apod.⁴²⁷ Spis tedy obsahoval v podstatě veškeré informace o chodu podniku i o zaměstnancích.

S ohledem na dostupné materiály bude zájem Státní bezpečnosti o Československou námořní plavbu dále reflektován se zaměřením na období tzv. normalizace. V uvedených letech, konkrétně v období 1974 až 1988, byla Státní bezpečnost tvořena patnácti složkami – správami, případně odbory Federálního ministerstva vnitra.⁴²⁸ V rámci tohoto organizačního rozčlenění aktivity ČNP řídily a administrovaly Hlavní správa kontrarozvědky pro boj proti vnějšímu nepříteli (II) a Správa kontrarozvědky pro ochranu ekonomiky (XI). Základní úkoly při „ochraně objektu“ ČNP byly následující:

- 1) odhalování a objasňování styků členů posádek s „pracovníky nepřátelských rozvědných a kontrarozvědných složek“; „s policejními, celními a pohraničními orgány“; s emigranty, „ideodiversními centry“, církevními organizacemi, sektami;
- 2) odhalování příznaků nenadálého raketojaderného napadení socialistických zemí;
- 3) zabránění zneužívání lodí jako kanálu „nelegálního spojení k dovozu nežádoucích tiskovin“,⁴²⁹ zbraní a drog;
- 4) odhalování příprav a pokusů o emigraci;
- 5) objasňování a předcházení mimořádným událostem na lodích;
- 6) odhalování „nositelů pravicově oportunistických, antisovětských a antikomunistických tendencí s cílem zabránit jejich negativnímu vlivu zejména na mladé pracovníky“;

⁴²⁷ Gula – Vališ: Vývoj typologie svazků v instrukcích pro jejich evidenci, s. 117–150 [online] [2015-11-24]; <http://www.policie.cz/soubor/securitas-imperii-2-pdf.aspx>.

⁴²⁸ I. Hlavní správa rozvědky; II. Hlavní správa rozvědky pro boj proti vnějšímu nepříteli; III. Hlavní správa vojenské kontrarozvědky; IV. Správa sledování; V. Správa ochrany stranických a ústavních činitelů; VI. Správa (výkonné) zpravodajské techniky; X. Správa kontrarozvědky pro boj proti vnitřnímu nepříteli; XI. Správa kontrarozvědky pro ochranu ekonomiky; XII. Správa kontrarozvědky v Bratislavě; XIII. správa – Oborové výpočetní a informační středisko; XIV. Správa kontrarozvědky pro boj proti mimořádným a zvláštním formám trestné činnosti; Správa vyšetřování; Správa pasů a víz; Statisticko evidenční odbor; IV. odbor – Odbor zahraničního tisku. /Struktura StB, in: Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu [online] [2015-08-12]; <http://www.policie.cz/clanek/struktura-stb.aspx/>

⁴²⁹ Za nežádoucí tiskoviny se nepovažovaly jen texty politické povahy, ale například i časopisy erotické (typicky měsíčník *Playboy*) nebo pornografické. Distribuce těchto materiálů byla podložena § 205 trestního zákona o ohrožení mravnosti. /140/1961 Sb., Trestní zákon ze dne 29. listopadu 1961 [online] [2015-08-29]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961%20&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy/ Mezi nežádoucí/nebezpečné tiskoviny byl zařazen například i měsíčník *National Geographic*, jelikož obsahoval některé články poškozující stát. /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 12, Návrh na uložení do archivu spisu Geograf, 22. 10. 1985./

- 7) zvyšování pozornosti na „citlivých místech ČNP“ (obchodní skupina lodního provozu, obchodní skupina námořních přeprav);
- 8) další budování struktury a metod kontrarozvědné ochrany podniku;
- 9) odhalování způsobů nedovoleného obohacování, spekulací, pašování, devizových machinací, úplat.⁴³⁰

Vzhledem k tomu, že odvětví námořní plavby bylo v československém kontextu specifické, Státní bezpečnost své zkušenosti a aktivity v dané oblasti konzultovala s obdobnými složkami dalších zemí východního bloku, nejčastěji s pracovníky východoněmecké tajné služby MfS (Ministerium für Staatssicherheit, Stasi).⁴³¹

Pokud jde o rozsah sledovaných skutečností, v objektovém svazku lze nalézt informace o přístavech (o celních orgánech, o kontrole pohybu v přístavech, o evidenci a kontrole lidí, kteří navštěvovali lodě, o vycházkách námořníků atd.). Intenzivně byly shromažďovány údaje týkající se zahraničních partnerů (dodavatelů zásob pro lodě, rejdařů, pracovníků doků, nájemců lodí atd.). Nedílnou součástí svazku byly i zprávy o vážných haváriích a některých přepravách speciálních nákladů. Zvláštní důležitost měly pro Státní bezpečnost informace o zájmech a aktivitách zahraničních výzvědných služeb.

O jednotlivých zaměstnancích a zejména o námořnících příslušné státobezpečnostní složky shromažďovaly celou řadu nejrůznějších dokumentů a údajů: životopisy, profesní kurikula, informace o členech rodiny, o politických názorech a aktivitách sledovaného jedince; zaznamenány byly také přestupky, přečiny, trestné činy (od zmiňovaného obchodování na černém trhu, přes úplatkářství až po informace o alkoholismu, nevěře či homosexualitě). Velký zájem měla Státní bezpečnost o kontakty námořníků v zahraničí, ať již s cizinci nebo s emigranty.

V souvislosti s kontrarozvědnou činností vnímala StB námořníky také jako ty, kteří v době čerpání volna v Československu mohli „plnit prakticky všechny úkoly nepřátelských rozvědek“, neboť chodili na brigády do různých podniků a organizací, vlastnili „rodinné domky a chalupy v prostorách zájmu nepřátelských rozvědek“, řada jejich příbuzných působila v ozbrojených silách atd. To vedlo k přesvědčení, že je

⁴³⁰ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 13, Plán hlavních úkolů kontrarozvědné ochrany ČNP na rok 1986, 6. 2. 1986, s. 1-2.

⁴³¹ Ibid., část 3, Zpráva o jednání s pracovníky MfS – NDR [Ministerium für Staatssicherheit, Stasi] 11. 9. 1975.

potřeba činnost námořníků při jejich pobytu doma kontrolovat – pozornost jim měl věnovat „místně příslušný orgán StB na okrese“.⁴³²

Pracovníci Státní bezpečnosti získávali potřebné informace z nejrůznějších zdrojů, včetně pohovorů s odpovědnými členy vedení podniku. Důležitý pramen poznatků představovala i síť tajných spolupracovníků mezi námořníky, případně mezi pracovníky ústředí. V této souvislosti však StB často řešila problém nedostatečného obsazení lodí svými spolupracovníky. Důvodem byla jak fluktuace námořníků, tak skutečnost, že po měsících práce v zahraničí trávili delší čas doma v Československu a na lodi je vystřídali jiní námořníci. Navíc se lodě často na dlouhou dobu vzdalovaly evropským břehům, takže důstojníci StB se s námořníky nemohli spojit a od svých zdrojů „vytěžit“ informace. Ideální pro tyto účely totiž bylo osobní setkání v některém z evropských socialistických přístavů, případně v Praze. Cestovat za spolupracovníky do vzdálených zemí bylo nákladné i komplikované. Pokud jde o písemný kontakt, využití tzv. kapitánské pošty⁴³³ nebylo možné kvůli riziku vyzrazení spolupráce a klasická pošta nebyla vždy spolehlivá, zvláště v případě vzdálených rozvojových zemí.

Problém s personálním zabezpečením sítě tajných spolupracovníků v ČNP, respektive na námořních lodích, se v průběhu času zhoršoval. Zatímco v polovině 70. let nastaly případy, kdy mezi členy posádky byli hned čtyři důvěrníci či agenti StB,⁴³⁴ o deset let později bylo obtížné zajistit na lodi působení byť jednoho spolupracovníka. Dokládá to i návrh StB z roku 1986 zvýšit počet spolupracovníků mezi námořníky přinejmenším na

⁴³² Ibid., část 19, Vyhodnocení operativní situace na m. a. s. Čsl. námořní plavba k 31. 8. 1989, 22. 9. 1989, s. 6.

⁴³³ Pokud měl námořník zájem, mohl listovní zásilky přidat k poště odesílané na ústředí ČNP do Prahy. Po zakotvení lodi v přístavu balík kapitánské pošty převzal agent, který jej odeslal do Prahy (agent byl zástupce firmy, jež v daném přístavu či lokalitě pro ČNP vyřizovala nezbytné formality, zajišťovala nejrůznější služby, dodávky atd.). V Praze byla pošta roztríděna, soukromé dopisy námořníků rozesílány dál po republice. Stejně tak v opačném směru: rodina, známí, přátelé mohli zaslat či odevzdat osobně na ústředí podniku dopis pro námořníka; zásilka pak byla odeslána spolu s ostatními písemnostmi do přístavu, kam měla loď přijet. Zatímco námořník mohl v zahraničí využít i poštovní služby daného státu, jeho rodina v Československu v podstatě neměla jinou možnost, jak dopis doručit, protože nevěděla, kam loď pluje, kam dopis adresovat. Tímto způsobem se kapitánská pošta vymykala „běžné“ kontrole, kterou procházely jiné listovní zásilky ze zahraničí. Intenzivní zájem StB kapitánská pošta vyvolávala jako možný kanál pro doručování nejrůznějších „závadných“ tiskovin, ale i zbraní a drog. /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 11, TS Alan – zaslání zaměření, 28. 1. 1985, s. 1./

⁴³⁴ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Zpráva o služební cestě do PLR ve dnech 17. 5.–21. 5. 1976, 16. 6. 1976.

Počet tajných spolupracovníků Státní bezpečnosti na lodích a na ředitelství v Praze se v průběhu času proměňoval. Porovnání neúplných záznamů Státní bezpečnosti s celkovým počtem pracovníků podniku indikuje, že v 70. letech přibližně 10 % zaměstnanců ČNP bylo nějakým způsobem zapojeno do spolupráce s StB.

30, aby bylo možné „obsloužit“ čtrnáct námořních lodí⁴³⁵ (požadovaný počet reflektuje potřebu mít na každé ze čtrnácti lodí alespoň jednoho spolupracovníka a dalších šestnáct držet jako zálohu, pokud ten první byl na vynechávce). Lze uvažovat o tom, že propad v počtu ochotných spolupracovníků byl jednou ze známek postupného uvolňování poměrů ve společnosti ve druhé polovině 80. V této době si příslušníci Státní bezpečnosti již stěžovali i na to, že zájmy StB a politická angažovanost byly v ČNP spíše upozadovány, a to ve prospěch obchodní činnosti.⁴³⁶

Pokud jde o konkrétní jedince, kteří s StB spolupracovali, dochované materiály dokládají, že spolupracovníci Státní bezpečnosti v Československé námořní plavbě spadali nejčastěji do dvou kategorií – agent a důvěrník.⁴³⁷ Jejich motivy pro zavázání se ke spolupráci se v podstatě nelišily od motivů jiných skupin obyvatelstva – vlastní prospěch (případně očekávání prospěchu); obavy, že odmítnutí poškodí konkrétního jedince či jeho blízké, včetně silné obavy ze ztráty zaměstnání u ČNP (a souvisejících výhod); zavázání se ke spolupráci, protože StB využila slabé stránky či prohřešky jedince atd. Z hlediska Státní bezpečnosti pak bylo požadováno, aby tajný spolupracovník byl „člověk, který se chová jako ostatní (tj. má zájem o ženy, pije a občas něco propašuje), neboť ti, kteří nemají tyto záporné vlastnosti, jsou posádce obvykle podezřelí a velmi dlouho trvá, než si získají důvěru“.⁴³⁸

Vzhledem k tomu, že spolupráce se Státní bezpečností je dnes silně stigmatizující, není překvapivé, že v rámci nahraných rozhovorů nebyly zaznamenány vzpomínky žádného ze spolupracovníků – narátoři buď s StB nespolupracovali, nebo tuto skutečnost zatajili;

⁴³⁵ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 13, Příloha k plánu kontrarozvědne ochrany na II. pololetí 1986, 7. 7. 1986, s. 1.

⁴³⁶ „Veškerá činnost velení lodi směřuje k plnění hospodářských úkolů a tomuto podřizuje vše. Na ústředí převládají pasivní přístupy k politice KSČ a opět je činnost směřována pouze k plnění hospodářských ukazatelů a hlavním motivem je zisk.“ /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Vyhodnocení operativní situace na m. a. s. Čsl. námořní plavba k 31. 8. 1989, 22. 9. 1989, s. 4./

⁴³⁷ Síť tajných spolupracovníků tvořili: 1) agenti – nejschopnější tajní spolupracovníci, kteří dokázali pronikat do „nepřátelského podzemí“ a mezi rozvědne orgány protivníka; ke spolupráci byli získáváni „na základě kompromitujících materiálů, vlasteneckých pohnutek i materiálních výhod“; 2) informátoři – tajní spolupracovníci zavázání „na vlasteneckém základě“, případně na základě kompromitujících materiálů; využívání byli především pro sledování objektů, kde měli získávat poznatky o nepřátelských projevech a úmyslech, podezřelých stycích vízových cizinců, pomáhat při ochraně ekonomiky atd.; 3) rezidenti – tajní spolupracovníci, kteří řídili práci dalších tajných agentů; rezidentem se mohl stát zkušený a prověřený agent či informátor i bývalý pracovník Ministerstva vnitra; 4) majitelé konspiračních bytů – v uzavřené smlouvě se zavazovali utajit, že byt v jejich vlastnictví je používán pro potřeby StB; tudíž byli jednoznačně považováni za tajné spolupracovníky; 5) důvěrníci – politicky vyspělí občané, kteří mohli sdělovat dílčí poznatky informačního charakteru z prostředí, které Státní bezpečnost zajímalo. /Koudelka, *Státní bezpečnost 1954–1968*, s. 45–47./

⁴³⁸ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 18, Návrh na model TS v podmínkách námořní plavby, 4. 5. 1989, s. 6.

shodou okolností nebyl mezi narátory ani nikdo, koho by činnost této složky výrazným způsobem poškodila. Asi nejcharakterističtějším rysem vzpomínek, jež se spolupráce se Státní bezpečností týkaly, byl pasivně defenzivní postoj bývalých námořníků: téma sami od sebe nezmiňovali, snažili se mu v rozhovoru vyhnout; na přímou otázku pak často zlehčovali rozsah, důležitost a význam těchto aktivit.

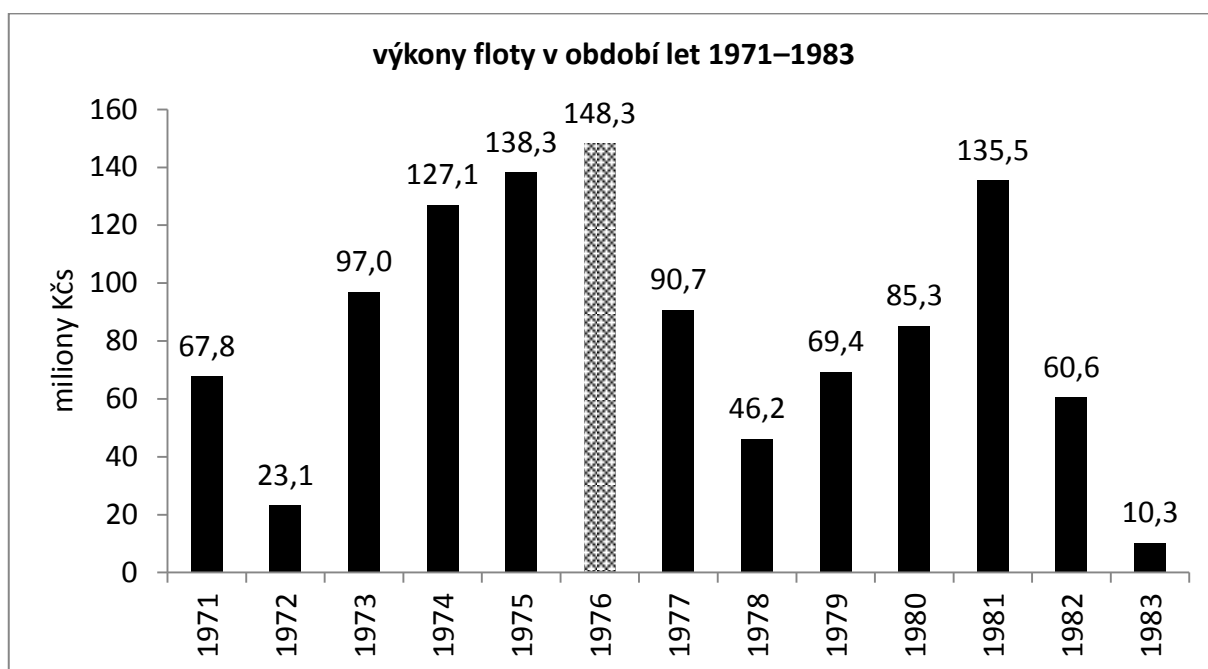
Vysvětlení takového postoje může spočívat v silném pocitu nostalgie a s ním související (byť i částečně nevědomé) idealizaci minulosti a ve snaze vyhnout se jakýmkoli nepříjemným vzpomínkám (spolupráce se Státní bezpečností v tomto ohledu patří k nejvíce ohrožujícím, k nejproblematictějším). Přehlížen nemůže být ani pocit studu, vnímání možné konfrontace se skutečností, že někteří jejich kolegové spolupracovali se Státní bezpečností, což by mohlo „pošpinit“ jejich sebeobraz, vzpomínky i vnímání minulosti.⁴³⁹ Bývalí námořníci jsou totiž stále velmi pyšní na své povolání, na to, že pracovali v obtížných podmínkách a odváděli kvalitní práci (někteří byli přesvědčeni, že nikdo v socialistickém Československu nepracoval tak dobře jako oni).⁴⁴⁰ Jedním z důkazů pravdivosti těchto vzpomínek je zdůrazňování ekonomických výsledků a efektivity provozu československé floty. Od druhé poloviny 70. let se však tyto výsledky přiblížily rekordním hodnotám let 1975 a 1976 jen výjimečně, jak ukazují následující kapitoly.

⁴³⁹ Svou roli mohly sehrát i obavy ze zneužití informací, byť vztah mezi narátory a badatelkou byl upraven dohodou o poskytnutí osobních a citlivých informací podle zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁴⁰ „A musím teda říct, [...] že nikde se u nás nedělalo tak jako na lodi. To opravdu, kdyby tehdy dělali tak jak na lodi všichni tady, tak jsme byli dávno v komunismu.“ /Rozhovor s P. K. (kapitán, 36 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

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

Po výjimečně ziskovém roce 1976 nastalo období, kdy se výnosy z provozu československé obchodní floty výrazně snížily (s výjimkou roku 1981), a to až ke ztrátě v roce 1983, jež byla kompenzována dotací ze státního rozpočtu.



Graf 1: Výkony československé floty v letech 1971–1983 (podrobněji viz přílohy č. 5 a 6)

Základ koncepce provozu námořní plavby od počátku tzv. normalizace v podstatě až do konce 80. let tvořila kombinace využívání lodí pro československý zahraniční obchod na straně jedné a vhodného pronájmu volné tonáže „při placení dopravného převážně ve volné měně“ na straně druhé. Pro přepravu československého zboží měly být lodě využívány především v těch směrech, kde nahrazovaly tonáž „kapitalistickou“, placenou v devizách.⁴⁴¹

To pomáhalo zvyšovat efektivnost československých vývozů při klesající konkurenceschopnosti zboží na zahraničních trzích, zejména kapitalistických (v 70. letech přibližně 60 % zboží přepravovaného loděmi ČNP bylo pro československý zahraniční obchod). V československém hospodářství se totiž nepodařilo prosadit obrat

⁴⁴¹ NA Praha, fond MZO/FMZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 1980, 11–16, Materiál pro schůzi Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, Zabezpečování přepravy zboží čs. zahraničního obchodu přes námořní přístavy evropských členských zemí RVHP, 28. 4. 1980, příloha č. 3, s. 1.

k intenzifikaci a vyšší efektivitě, naopak sílily „symptomy civilizačního opožďování za nejnávýspějšími zeměmi“.⁴⁴² Kromě toho v daném období ekonomiku negativně zasáhly dopady první i druhé ropné krize; byť s určitým zpožděním kvůli mechanismu stanovování cen v obchodní výměně zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) založené na klouzavých průměrech (viz pozn. č. 27).⁴⁴³

Tento mechanismus však neplatil v námořní dopravě – zde cenotvorba vycházela z úrovně sazeb světového námořního trhu,⁴⁴⁴ a to i mezi partnery v rámci RVHP. Ceny stanovené na základě světových sazeb však nebyly hrazeny ve volně směnitelných měnách, ale nejčastěji v tzv. převoditelných rublech. Pro ČNP proto nebylo příliš výhodné využívat své námořní lodě pro plátce ze zemí RVHP, pokud je mohla pronajmout za stejných sazeb rejdařům z kapitalistických zemí. Nicméně důraz se kladl na přepravy realizované pro československý zahraniční obchod, které šetřily devizy, a poté na dosažení co nejvyššího devizového zisku z pronájmů lodí. Důležité byly i transakce realizované se zeměmi tzv. třetího světa, které své pohledávky platily (pokud je tedy platily) typicky v amerických dolarech.

Na této koncepci využívání československé floty se v roce **1977** v podstatě nic nezměnilo. Pokles a následná stagnace světových námořních sazeb při rostoucích nákladech však vedly k propadu dosaženého zisku ČNP meziročně téměř o 50 milionů Kčs (konečný zisk 90,74 milionů Kčs). Největší propad ziskovosti byl zaznamenán u tří lodí pro přepravu hromadných substrátů, jelikož v roce 1977 skončily jejich dlouhodobé nájmy za vysoké ceny, uzavřené v „období stoupající konjunktury“. Poté byla část lodí daného typu provozována za běžných podmínek, což po poklesu konjunktury v roce 1975 znamenalo „na krizové úrovni“.⁴⁴⁵ Nejrentabilnější lodí floty v roce 1977 byla již zmiňovaná loď Jiskra, a to díky přepravám vojenských nákladů.⁴⁴⁶

⁴⁴² Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992*, 2. díl: období 1945–1992, s. 670.

⁴⁴³ NA Praha, fond MZO/FMZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 1980, 11–16, Materiál pro schůzi Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, Zabezpečování přepravy zboží čs. zahraničního obchodu přes námořní přístavy evropských členských zemí RVHP, 28. 4. 1980, s. 11.

⁴⁴⁴ Ibid.

⁴⁴⁵ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 6.

⁴⁴⁶ Kromě toho bylo v roce 1978 zaznamenáno zhoršení efektivity provozu námořních lodí – poklesla rentabilita vyjádřená vztahem zisku k nákladům (o 16 %) i k pořizovací hodnotě lodí (o 12 %), a to v důsledku změny v koeficientu VRCV (viz vysvětlivky) a následného přecenění majetku v roce 1976. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 17, Materiál č. 36 pro ředitelskou poradu konanou 10. 3. 1978, Závěry k plnění hospodářských úkolů v roce 1977, s. 2./

Problémy světového námořního trhu se promítly do plánu pro rok 1978: zisk byl stanoven přibližně na úrovni 55 % předchozího období, tedy 50,4 milionů Kčs. Skutečný dosažený výsledek však činil jen 46,2 milionů Kčs (91,7 %). Za hlavní důvod nesplnění plánu bylo označeno „neukončení exportní cesty lodi Mír [II], která sice přijela včas do vykládacího přístavu“ Abadán v Íránu, ale v důsledku politických událostí [iránská islámská revoluce 1978–1979] a následné všeobecné stávký nezačala vykládat“. Zodpovědní pracovníci ČNP k tomu dodávali, že pokud by loď cestu dokončila, celkové plnění výkonů by bylo o 12,4 milionu Kčs vyšší, což by znamenalo překročení podnikového plánu o 8,2 milionu, o 2,3 %.⁴⁴⁷ Je zřejmé, že cíle byly stanoveny tak, aby pokud možno za všech okolností mohly být splněny; ať již se jednalo o tzv. měkké plány, které podnik dokázal prosadit (viz poznámka č. 306), nebo o kombinaci „rozumného“ plánu s co nejlepším odhadem vývoje světového námořního trhu.

V roce 1978 ČNP čelila několika negativním jevům zároveň: nízkým sazbám dopravného, problémům s nedostatečným množstvím československého substrátu v množství i struktuře a potížím se získáváním cizího zboží pro přepravu. Kromě toho neustále stoupaly provozní náklady lodí. Jediné, co v dané situaci mohl podnik aktivně ovlivnit, byly úspory nákladů, především u dvou největších nákladových položek, pohonných hmot a oprav. Byla vykázána úspora 12,5 milionu Kčs v měnách kapitalistických států, jelikož u pěti lodí došlo k prodloužení dokovacího cyklu. V podstatě to však znamenalo, že náklady budou vynaloženy o rok či dva později. Dále byly dosaženy úspory pohonných hmot důrazem na optimální spotřebu, případně redukováním rychlosti; značnou úsporu přinesly odběry pohonných hmot v Sovětském svazu – 7377 tun v hodnotě 511 000 rublů.⁴⁴⁸

Velký problém s vytížením lodí pro hromadný náklad způsobilo neuzavření smlouvy na dovoz železnorudných pelet z Peru pro Československo. ČNP na základě informace o připravované smlouvě zajistila pro dvě lodě, jež měly pelety z Peru přivést, náklad i pro exportní cestu z Evropy. Jednalo se o přepravu koksu ze Západního Německa do Peru s platbou dopravného v západoněmeckých markách. Tato smlouva byla uzavřena počátkem dubna 1978, kdy ČNP stále ještě vycházela z informace, že lodě zpět z Peru povezu náklad pro Československo. Na konci května se vedení ČNP dozvědělo, že se transakce s peruánským partnerem neuskuteční. Přepravy pro západoněmeckého

⁴⁴⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 1.

⁴⁴⁸ Ibid., s. 6, 3.

zákazníka však bylo nutné „v každém případě realizovat“, smlouva již nemohla být zrušena, respektive související ztrátu si podnik nemohl dovolit. A tak lodě Bratislava a Praha přepravily koks z Evropy do Peru a náhle se ocitly „bez nákladu v nevýhodné pozici v Pacifiku“. Nakonec se ČNP podařilo zajistit pronájem obou lodí na kapitalistickém trhu, takže cesty nebyly ztrátové. V průběhu tohoto náhradního zaměstnání Praha i Bratislava – jako první československé lodi vůbec – obepluly Jižní Ameriku (Bratislava přes Magalhãesův průliv a Praha přes nejjižnější mys amerického kontinentu – mys Horn).⁴⁴⁹

U lodí liniového typu v roce 1978 hlavní těžiště přepravních výkonů (31 % z celkového objemu nákladů a 40 % dosaženého hospodářského výsledku) představovaly cesty do Perského zálivu.⁴⁵⁰ Lze předpokládat (přesné informace o nákladech nejsou k dispozici), že na těchto výsledcích měly velký podíl dodávky zbraní do Iráku: od roku 1977 do začátku války mezi Irákem a Íránem v září 1980 získal Omnipol od Iráku zakázky na speciální dodávky v hodnotě 153,7 milionu amerických dolarů.⁴⁵¹ Zpáteční cesty, kdy lodě převážely náklad především z Indie, však byly vesměs ztrátové.⁴⁵² Oproti roku 1977 vzrostl podíl levantské relace – v hodnotě zisku na 26 % (ještě v roce 1974 to bylo 5 %, viz tabulka č. 6). I v tomto případě lze vyvozovat, že se jednalo především o náklady vojenské povahy. Naopak kubánská relace se na dosaženém zisku podílela minimálně, jen 3 %. Důvodem byly výpadky dodávek československého zboží.⁴⁵³ Propad v této relaci však mohl být i důsledkem využívání volné tonáže československých lodí na jiných, finančně efektivnějších linkách.

Dobrých výsledků ČNP dosáhla i přes to, že se potýkala s vysokou fluktuací námořníků. Ta vyplývala jednak z obtížných podmínek práce na moři,⁴⁵⁴ jednak z problémů v rodinném soužití, které práce námořníka s sebou nesla. Podnik se v tomto ohledu dostal do obtížné situace „z hlediska platných předpisů i omezení v oblasti devizových

⁴⁴⁹ Ibid., s. 6–7.

⁴⁵⁰ Ibid., s. 6.

⁴⁵¹ Petr Zídek – Karel Sieber, *Československo a Blízký východ v letech 1948–1989*, Praha 2009, s. 106.

⁴⁵² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 6.

⁴⁵³ Ibid.

⁴⁵⁴ Problém zhoršující fluktuaci byl i nedostatek bytů. Podnik neměl vlastní bytovou výstavbu, jen určitý, ovšem „neúměrně nízký“, přiděl bytů od nadřízeného ministerstva. Nevyřešená bytová otázka v některých případech byla důvodem odchodu kvalifikovaných pracovníků, jejichž výchova, částečně realizovaná na zahraničních školách, byla velmi dlouhá a nákladná. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 11./

prostředků⁴⁵⁵ – ty omezovaly možnosti manželek a dětí cestovat do zahraničí, tedy na krátkodobý postoj či na cestu na lodi (podrobněji viz podkapitola o cestování rodiny s námořníkem),⁴⁵⁶ což případné problémy v rodinném životě zhoršovalo. Na druhé straně je třeba zmínit, že podnik sám v roce 1976 zpřísnil pravidla pro spolujízdy, aby se z návštěv nestávaly dlouhodobé pobyty rodinných příslušníků na lodi a „aby pobyt lodi v evropském přístavu, pokud to dovolí provozní podmínky, sloužil k čerpání dovolené jednotlivých členů posádky v ČSSR v kruhu vlastní rodiny a nikoliv ke stále rostoucímu přílivu rodinných příslušníků na lodě“.⁴⁵⁷

A tak kromě snahy vytvářet takové pracovní podmínky, které by přispěly ke stabilizaci pracovníků u ČNP, se hledaly i cesty k úsporám pracovních sil. Jednou z možností byla modernizace lodí s cílem snížit náročnost jejich obsluhy, především ve strojním oddělení. V roce 1978 však bylo deset provozovaných lodí vybaveno strojovnou s potřebou nepřetržité obsluhy; šestnáctihodinový provoz a osmihodinovou automatickou obsluhu umožňovaly jen dvě modernější lodi.⁴⁵⁸ Podle plánu dalšího rozvoje floty se v budoucnu tento poměr měl obrátit.

Koncepce rozvoje floty do roku 1985

Koncepce vycházela z toho, že ČNP zaměřuje svoji činnost na realizaci přeprav v relacích, v nichž „by jinak bylo třeba vynakládat značné finanční prostředky ve volných měnách“; tím napomáhala ke zlepšení devizové bilance československého zahraničního obchodu. Pokud jde o pronájmy lodí zahraničním partnerům, byly vnímány jako doplňkový typ služeb v případech, kdy československé podniky nevyužijí plně kapacitu

⁴⁵⁵ S nástupem tzv. normalizace se zpřísnila pravidla pro povolování cest do kapitalistických zemí. Pro spolujízdy rodinných příslušníků na námořních lodích byla v tomto ohledu důležitá usnesení vlády ČSSR č. 271/1972 „o politicko-obchodních zásadách cestovního ruchu“, resp. 151/1977 „o schvalování zásad a povolování cest a vystěhovávání československým občanům do ciziny“. Na jejich základě bylo možné povolovat cesty do kapitalistických států a Jugoslávie jen v následujících případech: „pokud byly organizovány cestováním kancelářemi nebo organizacemi zmocněnými k této činnosti, na základě příslibu deviz SBČS, na pozvání příbuzných v pokolení přímém a v důležitém státním, společenském a osobním zájmu“. /Jan Rychlík, *Devizové přísliby a cestování do zahraničí v období normalizace*, Praha 2012, s. 24–25./ Proto bylo pro ČNP obtížné cesty rodinných příslušníků do zahraničí zajišťovat, byť s ohledem na skutečnost, že se jednalo o opatření vedoucí ke stabilizaci pracovních sil v podniku významném pro národní hospodářství, mohlo být využito ustanovení o „důležitém společenském zájmu“.

⁴⁵⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 11.

⁴⁵⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 13, Materiál č. 32 pro ředitelskou poradu konanou 9. 4. 1976, Úprava podmínek pro zvaní rodinných příslušníků členů lodních posádek do zahraničí, 29. 3. 1976, s. 1.

⁴⁵⁸ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, Kolegia ministra 3208, karton č. 59, rok 1978, kolegia č. 26–29, Kolegium 20. 10. 1978, Návrh koncepce rozvoje čs. námořní floty do roku 1985 a výhled do roku 1990, s. 4.

československé floty, nebo takový pronájem bude z hlediska „devizového hospodářství výhodnější“. Dosavadní praxe pak ukázala, že v nájmu pro zahraniční partnery byly uplatňovány spíše lodě pro převoz hromadného substrátu (bulk carrier), zatímco lodě liniového typu pro všeobecný náklad byly využívány především pro potřeby tuzemských plátců dopravného.⁴⁵⁹ Stále však z celkového objemu námořních přeprav československého zahraničního obchodu byl „poměrně nízký podíl“⁴⁶⁰ zajišťován československými loděmi. Tento poměr se měl zvýšit; s tím, že využívání vlastních lodí povede k vysoké finanční a devizové efektivnosti.⁴⁶¹ Primární zde byla argumentace o úsporách deviz a přesvědčení o stabilním, respektive dále se rozvíjejícím československého exportu do zámoří.⁴⁶²

Návrh na obnovu floty tak vycházel z několika předpokladů: z výše popsaného modelu využívání námořních lodí; z teritoriální i komoditní struktury československého zahraničního obchodu; a ze skutečnosti, že „základnou“ pro československou flotu v Evropě budou přístavy polské a východoněmecké, tedy ty, jež se nacházely nejbližší od tuzemských vývozních podniků a v nichž nebylo nutné platit devizami. Bylo navrženo koupit šest nových lodí pro liniové plavby – tři o velikosti 6 000 DWT a tři 15 000 DWT. Tyto lodě měly vyvážet kusové zboží, především strojírenské a investiční celky, a při zpáteční cestě zajišťovat dovoz potřebných surovin pro československé hospodářství. U lodí typu bulk carrier obnova tonáže zahrnovala pořízení tří novostaveb o velikosti 33 000 DWT. Zde československý zahraniční obchod mohl zajistit pouze jednostranné zaměstnání, a to na importních cestách při dovozu surovin.⁴⁶³ Proto se ČNP snažila lodě typu bulk carrier pronajímat zahraničním rejdařům.

⁴⁵⁹ Ibid., s. 1–2.

⁴⁶⁰ Tento podíl nebyl v materiálu vyčíslen. Bylo však zmíněno, že s rozšířením floty se objem přeprav zajišťovaných pro československý zahraniční obchod zvýší o 400 000 tun a pokryje tak 22 % celkového objemu zámořských přeprav. /NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, Kolegia ministra 3208, karton č. 59, rok 1978, kolegia č. 26–29, Kolegium 20. 10. 1978, Návrh koncepce rozvoje čs. námořní floty do roku 1985 a výhled do roku 1990, s. 6./

⁴⁶¹ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, Kolegia ministra 3208, karton č. 59, rok 1978, kolegia č. 26–29, Kolegium 20. 10. 1978, Návrh koncepce rozvoje čs. námořní floty do roku 1985 a výhled do roku 1990, s. 5.

⁴⁶² Tento předpoklad se nenaplnil; podíl rozvojových zemí se v československém zahraničním obchodě po celá 80. léta snižoval, což souviselo mimo jiné i s opatrností „ČSSR při poskytování dalších úvěrů, s redukcí vývozu zbraní a možná i se snahou některých rozvojových zemí skončit se stavem, kdy čs. dovoz z rozvojového světa pokulhával za vývozem“. /Průcha, *Hospodářské a sociální dějiny Československa, 2. díl: období 1945–1992* 1945–1992, s. 863./

⁴⁶³ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, Kolegia ministra 3208, karton č. 59, rok 1978, kolegia č. 26–29, Kolegium 20. 10. 1978, Návrh koncepce rozvoje čs. námořní floty do roku 1985 a výhled do roku 1990, s. 6, 9.

Koncepční dokument řešil i případnou nutnost zajistit na určitou dobu loď/lodě jiného typu a velikosti, než bylo navrhováno v koncepci, a to pro přepravu „zboží, na němž by byl mimořádný společenský zájem“ (uváděno například zboží HTS, tedy vojenského charakteru, ale i přeprava nafty). Řešení takové situace spočívalo v rychlém nákupu „lodi z druhé ruky“ a jejím odprodeji „po skončení potřeby“, v úzké spolupráci s nadřízeným ministerstvem (FMZO) a příslušnými organizacemi zahraničního obchodu.⁴⁶⁴ Tento plán však nezohledňoval skutečnost, že při konjunktuře námořního trhu může být nákladné loď koupit; a naopak její prodej mohl být ztrátový. Zřejmě se uvažovalo, že případné ztráty z těchto transakcí by „vyvážila“ strategická důležitost přepravovaných nákladů.

Špatná situace na světovém námořním trhu na počátku 80. let, která je popisována dále, nakonec způsobila, že koncepce podle původního záměru realizována nebyla. Uskutečnil se jen prodej lodi Jiskra v roce 1980. Prodeje dalších sedmi lodí, jež měly být do roku 1985 vyřazeny z provozu, byly odloženy. Proto v daném období nedošlo ani k realizaci nákupů podle původního plánu. Místo sedmi novostaveb, které měly nahradit vyřazené lodě, a dvou nových lodí typu bulk carrier⁴⁶⁵ byly pořízeny jen čtyři lodě pro liniové plavby (jedna v roce 1980, tři v roce 1981). Pokud jde o zbývajících pět jednotek, s výjimkou ojeté lodě Karlovy Vary pořízené v roce 1986, rozšířily flotu až ke konci desetiletí, tedy o pět let později, než stanovila původní koncepce.

Propad námořního trhu v první polovině 80. let znamenal nejen odložení nákupů nových lodí, ale i další rozšíření objemu přeprav realizovaných pro československý zahraniční obchod, které pro podnik představovaly určitou jistotu stálého zaměstnání. Po vypuknutí druhé ropné krize se podíl československého zboží na přepravách ČNP oproti minulému období zvýšil z průměrné hodnoty 49,5 % (1971–1977) na 54 % v roce **1979**. Lodě byly nejčastěji zaměstnávány v relaci irácké (43 %, s největší pravděpodobností pozitivně ovlivněno náklady HTS). Zaměstnání v relaci jihoamerické představovalo 16% podíl na dosaženém výsledku; u levantské relace to bylo 10 %, u baltické také 10 %; na Kubu se uskutečnily již jen čtyři cesty. Zbývajících podíl na zisku (přibližně 20 %) připadl na jednotlivé cesty lodí po celém světě, z části realizované v časovém nájmu.⁴⁶⁶

⁴⁶⁴ Ibid., s. 6.

⁴⁶⁵ Ibid.

⁴⁶⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi (dopis z ČNP pro Federální statistický úřad), 21. 1. 1980, s. 1.

Na základě vývoje hospodaření byl původní plán dosažení bilančního zisku (rozdíl mezi celkovými náklady a výkony) pro rok 1979 „zpevněn“ o 13 milionů Kčs a nakonec ještě překročen o 6,2 milionů Kčs. Hospodářský výsledek pozitivně ovlivnila především skutečnost, že se u lodí určených pro přepravu hromadného nákladu podařilo zajistit zaměstnání „na cizí účet s inkasem ve volné měně“ při exportních cestách do Jižní Ameriky.⁴⁶⁷ Vytíženost cest z Evropy do Jižní Ameriky, odkud lodě přivážely suroviny, totiž představovala velký problém, jelikož pro tyto cesty československý zahraniční obchod nebyl schopen zajistit dostatek vhodných nákladů.

Podobně jako v minulém roce se podařilo do značné míry kompenzovat růst cen pohonných hmot (v průběhu roku se zvýšily více než dvojnásobně), a to optimalizací spotřeby a zvýšením odběrem pohonných hmot v socialistických zemích, především v Sovětském svazu (zde v rekordním objemu 10 672 tun). Kromě toho byla přijata nejrůznější technickoorganizační opatření a závazky (jednotlivců i kolektivů), které vedly k nahrazování „dodavatelských prací přístavních organizací a opravárenských loděnic vlastními silami posádky“, tedy k dalším úsporám.⁴⁶⁸

Rok 1979 tak odstartoval další, byť jen velmi krátkou, etapu růstu zisku z provozu československé obchodní floty (1980–1981). V roce **1980** bylo pro výsledky ČNP nejdůležitější zvýšení sazeb světového námořního trhu. Do liniových sazeb se ve formě přírážek k základnímu tarifu promítla zejména pohyblivá cena pohonných hmot, válečný konflikt Irák–Írán a stávky v indických přístavech.⁴⁶⁹ A tak se podniku podařilo dosáhnout zvýšení sazeb (oproti roku 1979) o 41 % v indické relaci, o 38 % v jihoamerické relaci a v ostatních směrech o 57 %. U časových nájmu lodí pro hromadný náklad došlo jen k 7% navýšení sazeb,⁴⁷⁰ jelikož byly provozovány ve směrech, kde se přírážky neuplatňovaly.

Velký ekonomický význam měla skutečnost, že v březnu 1980 vstoupila v platnost mezivládní dohoda s Indií (podepsána v listopadu 1978) o spolupráci v námořní dopravě, podle níž československým lodím neměla být z námořního dopravného

⁴⁶⁷ Ibid., Příhlaška k vyhodnocení výsledků socialistické soutěže OZO za rok 1979, závěrečný komentář, s. 1, 3.

⁴⁶⁸ Ibid., s. 2–3.

⁴⁶⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, s. 7.

⁴⁷⁰ Ibid., s. 9.

„ukládána ani vybírána indická daň z příjmů na základě reciprocity“ (článek 12).⁴⁷¹

V roce 1979 tato daň činila například 1 805 000 Kčs (při přepočtu na VRCV, koeficient 2,65 to bylo 4 783 250 Kčs) a v roce 1980 byla úhrada nulová.⁴⁷²

Do celkového hospodářského výsledku se pozitivně promítly i úspory režijních nákladů, zejména možnost nahrazovat odběry pohonných hmot v kapitalistických státech palivem dodávaným ze Sovětského svazu (v roce 1980 odebráno opět téměř 10 tisíc tun paliva) za ceny nižší než na světovém trhu. Úsporu přineslo také předzásobení oleji a mazadly z tuzemska i z ostatních socialistických států a – stejně jako v předchozím roce – nahrazení dodavatelských loděničních prací kapacitou vlastních posádek, což napomohlo „částečně čelit prudkému nárůstu cen v této oblasti nákladů“.⁴⁷³

Přesto se však v roce 1980 zvýšily devizové platby, meziročně o 11 %, a to především kvůli „prudkému růstu cen pohonných hmot, které zároveň tvořily největší část proměnných nákladů lodí“.⁴⁷⁴ Výkon floty negativně ovlivňovala jak irácko-iránská válka (1980–1988),⁴⁷⁵ tak skutečnost, že kvůli dlouhým postojům v přístavech a neúměrnému množství „reklamací škod na přepravovaném zboží“ byl provoz na této lince zastaven ještě před započítáním konfliktu.⁴⁷⁶ Komplikace způsobily také stávky v Polsku,⁴⁷⁷ kvůli nimž bylo potřeba „v několika případech zajistit v poslední chvíli nakládku a vykládku“ v jiných přístavech, což znamenalo finanční ztrátu – prodloužení postojů lodí i další související výlohy⁴⁷⁸ (pohonné hmoty na přejezdy lodí, administrativní poplatky atd.).

Koncepce využívání námořních lodí se v roce **1981** v podstatě nezměnila. Podařilo se však zajistit lepší skladbu přepravovaných nákladů, takže i když flota převezla přibližně o 250 tisíc tun zboží méně, zisk se o 50 milionů Kčs zvýšil. Velmi příznivě se do

⁴⁷¹ 93/1980 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 31. března 1980 o Dohodě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Indické republiky o spolupráci v námořní dopravě [online] [2016-01-18]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=93/1980&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁴⁷² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, s. 10.

⁴⁷³ Ibid., s. 3, 9.

⁴⁷⁴ Ibid., s. 4.

⁴⁷⁵ Podrobněji například Eduard Gombár, Saddámova diktatura, in: Gombár, Eduard – Pecha, Lukáš, *Dějiny Iráku*, Praha 2013, s. 508–515.

⁴⁷⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, s. 7.

⁴⁷⁷ Vlna stávek vyvolaná nespokojeností s životní úrovní, se začala šířit ve druhém pololetí roku 1980; byly vyhlášovány mzdové a sociální požadavky. Následně byly komunistické orgány nuceny „přiznat organizované opozici právo na legální působení“; 10. listopadu proběhla oficiální registrace nezávislého samosprávného odborového svazu Solidarita. /Andrzej Paczkowski, *Půl století dějin Polska: 1939–1989*, Praha 2000, s. 291./

⁴⁷⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, s. 8.

konečného výsledku promítlo úspěšné nahrazení nedostatku československého substrátu „pronájmem lodí na cizí účet, především plátcům z kapitalistických států s úhradou ve volné měně“. Díky skladbě nákladů, efektivnímu využívání lodí v zahraničních pronájmech, provozu některých lodí za sazby smluvně uzavřené v konjunkturálním období se nakonec podařilo dosáhnout toho, že výsledky roku 1981 byly v některých ukazatelích (nespecifikováno) „rekordní v celé historii ČNP“. A to navzdory propadu námořního trhu v závěru roku, který předznamenal budoucí problémy v této oblasti.⁴⁷⁹

V roce **1982** se totiž dále rozšiřovala světová flota novostavbami lodí pro přepravu hromadných suchých nákladů, což prohlubovalo nerovnováhu mezi nabídkou a poptávkou po námořní tonáži a „působilo trvalý pokles již tak nízkých sazeb“.⁴⁸⁰ Sazby se dostaly na nejnižší úroveň za posledních pět let; „s přihlédnutím k inflačnímu vývoji provozních nákladů“ se jednalo o nejhorší období od skončení druhé světové války. Podmínky provozu lodí se v některých případech dostaly pod hranici rentability.⁴⁸¹

Není proto nijak překvapivé, že v roce 1982 československá flota přepravila pro Čechofracht rekordních 1186 tisíc tun zboží, nejvíce v historii ČNP. I když sazby poklesly výrazně také u přeprav pro tuzemské plátce dopravného, nejen pro cizí nájemce,⁴⁸² československý zahraniční obchod stále představoval pro loď ČNP jistotu zaměstnání. Navíc rentabilita v daném případě mohla být kalkulována ve formě „příjmů devizového charakteru“, tedy úspor deviz, což prokazovalo efektivitu provozu floty. Problémy při vytěžování lodí ovlivnila i eskalující studená válka (především invaze Sovětského svazu do Afghánistánu v roce 1979, ale i události v Polsku o rok později), jež přinesla určitá omezení pro cesty československých námořních lodí do Spojených států amerických.

V listopadu 1982 americká pobřežní stráž (U. S. Coast Guard) vydala směrnici, která zamezila přístup lodí ze zemí Varšavské smlouvy do některých amerických přístavů.⁴⁸³ Lodě směly najíždět jen přesně vymezené přístavy, posádky lodí musely mít vstupní víza

⁴⁷⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GŘ, karton 2, Materiál č. 5 pro operativní poradu konanou 5. 2. 1982, Plnění plánovaných úkolů za leden–prosinec 1981, 2. 2. 1982, s. 7.

⁴⁸⁰ Ibid., s. 1.

⁴⁸¹ NA Praha, f. ČNP nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983, s. 8–9.

⁴⁸² Ibid., s. 8, 13.

⁴⁸³ Přístavy, do nichž neměly lodě členských států Varšavské smlouvy přístup: Portsmouth NH, New London and Groton CT, Hampton Roads VA, Charleston SC, Port Canaveral FL, Panama City FL, Pensacola FL, Port St. Joe FL, San Diego CA, Port Hueneme CA, Honolulu HI. /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 9, Záznam – Diskriminační opatření americké pobřežní stráže, 2. 3. 1983, příloha Shipping Agent Guidelines, s. 26./

do Spojených států. Navíc bylo nutné žádat předem „cestou námořní agencie americkou pobřežní stráž o povolení ke vstupu“. Posádky lodí musely mít vstupní víza do Spojených států amerických.⁴⁸⁴ Pro československé lodě platila oznamovací povinnost sedm pracovních dnů před vplutím do přístavu, což znamenalo zdržení přibližně 10 až 13 po sobě jdoucích dní. Československo v tomto ohledu čelilo přísnějším opatřením než například Maďarsko, Rumunsko, Polsko a ČLR – jejich námořní lodě měly ohlašovací povinnost před vjezdem do přístavu jen čtyřdenní (sedm dní bylo vyžadováno ještě u lodí bulharských a východoněmeckých, 14 u lodí ze Sovětského svazu).⁴⁸⁵ Diferencovaný přístup Spojených států vycházel z toho, jak konkrétní země východního bloku podporovala politiku Sovětského svazu (respektive jak Spojené státy tuto podporu vnímaly).

Ve svém důsledku všechna uvedená opatření znamenala pro ČNP významné ekonomické ztráty – nejen kvůli nejrůznějším prodlevám a zpožděním, ale i z toho důvodu, že v případě lodí provozovaných v časových nájmech podnik nemohl zahraničním rejdařům (obchodníkům z kapitalistických zemí) nabízet všechny požadované služby (nejproblematictější byl samozřejmě zákaz vstupu do některých severoamerických přístavů). Navíc sazby za přepravu hromadných substrátů („především rud, chemikálií a pokrutin“) zaznamenaly výrazný propad a kvůli zvýšené konkurenci se snížily i možnosti „příkládek cizího zboží“, takže přepravní kapacita československých lodí pro hromadné náklady nebyla často plně využita.

Problémy však nastaly i při vytěžování liniové tonáže: kvůli válečnému konfliktu Irák–Írán nebylo prakticky možné najíždět Arabský záliv; „při trvajícím nedostatku československého zboží v ostatních směrech“ pak pro čtyři novostavby (dodané v období prosinec 1980 až září 1981) bylo obtížné zajistit náklad. Zaměstnání získávaly převážně „na bázi nájmu na jednotlivé cesty nebo nájmu na čas“, tedy podle situace na světovém trhu.⁴⁸⁶ V roce 1982 vykazovaly výrazné snížení sazeb v podstatě všechny relace, kde byly využívány lodě liniového typu: kubánská o 25 %; blízkovýchodní (a na Střední Východ) o 33 % v exportu a 13 % v importu; jihoamerická o 9 %. K zásadnímu propadu došlo také v relaci levantské – o 87 %; tento prudký pokles vyvolala změna struktury přepravovaného zboží, zejména pokles objemu speciálních přeprav, kdy

⁴⁸⁴ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 9, Záznam – Diskriminační opatření americké pobřežní stráže, 2. 3. 1983, s. 12.

⁴⁸⁵ Ibid, s. 1825.

⁴⁸⁶ NA Praha, f. ČNP nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983, s. 8, 9.

velikost jednotlivých dodávek nezajišťovala plné využití lodního prostoru, takže se snížila rentabilita tohoto zaměstnání. A tak i při nárůstu počtu realizovaných cest s nákladem HTS o celou třetinu došlo k poklesu objemu přepravovaného zboží speciální povahy v tunách o 37 %. Zisk těchto cest se pak snížil téměř o polovinu (45 %).⁴⁸⁷ V důsledku všech uvedených vlivů dosáhl celkový propad zisku v roce 1982 v porovnání s rokem 1981 více než 55 % (v absolutní výši 75 milionů Kčs). To byl jeden z hlavních důvodů, proč „nebyly realizovány nákupy lodí podle schválené koncepce z roku 1978“.⁴⁸⁸

Následující rok **1983** byl charakterizován jako období „nejhlubšího poklesu sazeb světového námořního trhu“, a to především kvůli trvalému růstu nevyužívané světové tonáže (v září 1983 dosáhla rekordní výše 87 milionů DWT). V důsledku toho sazby v průběhu prvního pololetí klesly na úroveň, která byla v řadě případů „pod hranicí nulové rentability“.⁴⁸⁹ Recesi světového hospodářství let 1980–1982 sice vystřídalo pomalé postupné ožívání,⁴⁹⁰ to se však na námořním trhu neprojevovalo okamžitě. V danou chvíli nevyužívaná světová volná tonáž tudíž představovala trvalou zálohu, připravenou „při růstu přepravní poptávky okamžitě pohltit zvýšenou nabídku“. Takže růst světových sazeb námořního dopravného mohl přinést jen velmi silný vzestup hospodářské aktivity a „zvýšení objemu zámořského obchodu“.⁴⁹¹ V tomto ohledu očekávání ČNP nebyla příliš optimistická, zvláště pokud šlo o zaměstnání lodí typu bulk carrier ve výhodných nájmech u cizích (kapitalistických) rejdařů.

Nejlepších výsledků v roce 1983 nakonec dosáhly lodě přepravující kubánský cukr (Praha, Bratislava) a menší lodě využívané pro přepravu speciálního zboží. Ziskové byly také cesty se sovětskými apatity (Košice I) a časový nájem na „maďarský účet“ (Vítkovice I), kdy byla platba realizována většinou v rublovém clearingů s podílem měn kapitalistických států. Celkově však provoz floty poprvé od založení ČNP vykázal ztrátu. V ročním výkazu hospodaření podniku proto bylo zdůrazňováno překročení plánu

⁴⁸⁷ Ibid, 13. Světové sazby negativně ovlivňoval nízký rozvoj světového obchodu, politickou situaci v některých částech světa (Írán, Irák, Libanon), kolísání cen zlata a kurzu měn kapitalistických států, vysoká míra nezaměstnanosti, krizová energetická situace. /Ibid., s. 9./

⁴⁸⁸ Ibid., s. 12.

⁴⁸⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 5 pro ředitelskou poradu konanou 2. 2. 1984, Plnění hospodářských výsledků podniku za leden – prosinec 1983, 30. 1. 1984, s. 1.

⁴⁹⁰ *World Development Report 1983 by the World Bank*. Oxford University Press 1983 [online] [2016-02-03]; <https://books.google.cz/books?id=0MpbLiZRMFQC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false>, s. 7–8.

⁴⁹¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 5 pro ředitelskou poradu konanou 2. 2. 1984, Plnění hospodářských výsledků podniku za leden – prosinec 1983, 30. 1. 1984, s. 1.

v ukazateli objemu: 1737 tisíc tun přepraveného zboží představovalo druhý nejlepší výsledek v historii ČNP. Z toho téměř 60 % nákladů připadlo na československé plátce. I když se jednalo převážně o níže tarifující substráty, především suroviny pro chemický a hutní průmysl, podnik vykázal překročení plánu v příjmech devizového charakteru⁴⁹² (přeprava československého zboží na československých lodích vykazovaná jako devizová úspora).

Skutečnost, že se světové sazby námořního dopravného dostaly až k nulové rentabilitě, respektive ještě pod tuto hranici, vedla mnoho rejdářů v západních zemích k rozhodnutí podnikání ukončit, nebo přinejmenším utlumit. V centrálně plánované ekonomice takové řešení bylo nepřijatelné – znamenalo by, že plánování není „všemocné“, že není možné přehlížet tržní principy, ale také určitou ztrátu jistot, pokud by námořníci přišli o své zaměstnání.

A tak ČNP doložila plnění vybraných, zejména objemových ukazatelů plánu a požádala o „poskytnutí dotace z rezervního fondu na krytí nepříznivých výsledků“ ve výši 77 milionů Kčs. Na základě předložené dokumentace o „objektivním zhoršení podmínek provozu námořních lodí na světovém námořním trhu“ Federální ministerstvo zahraničního obchodu a Federální ministerstvo financí přidělení dotace schválila.⁴⁹³ Bylo to v jistém ohledu spravedlivé, jelikož podnik velkou část zisku odváděl do státního rozpočtu: například v roce 1978 odvody ČNP tvořily 85,7 % (46,6 % ze zisku, 39,1 % ze jmění) v celkové výši přibližně 40 milionů Kčs; v roce 1980 to bylo téměř 80 milionů Kčs (56 % odvod ze zisku, 19,4 % ze jmění, 4,2 % příděl nadřízenému orgánu).⁴⁹⁴

Po započtení dotace byl konečný výsledek hospodaření ČNP v roce 1983 vykázán jako zisk 10,3 milionů Kčs, nejnižší v historii podniku. K výraznému zvýšení rentability provozu floty nedošlo ani v následujících letech, byť toto období již nebylo ztrátové. ČNP například dosáhla se čtrnácti loděmi (celková tonáž floty 267 865 DWT) v roce 1984 zisku 26,2 milionů Kčs a o rok později 34,7 milionů Kčs – což byl v podstatě stejný

⁴⁹² Ibid., s. 2, 4.

⁴⁹³ Ibid., s. 3.

⁴⁹⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979, s. 20. NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbor a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981, tabulka Rozdělení zisku./

V roce 1982 zákon o odvodech do státního rozpočtu stanovil sazbu odvodu ze zisku ve výši 75 % (§ 4, odst. 1), pro organizace zahraničního obchodu 80 % (§ 4, odst. 1, písm. f). /161/1982 Sb., Zákon o odvodech do státního rozpočtu [online] [2016-01-07]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=161/1982&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy/

výsledek jako v letech 1964–1965, který však byl dosažen přibližně s poloviční tonáží. Příčiny tohoto vývoje jsou podrobněji rozpracovány v následující kapitole.

Období prvních „podnikatelských“ aktivit v námořní dopravě (1984–1989)

Sovětská invaze do Afghánistánu v prosinci 1979 přinesla jednak ukončení období détente,⁴⁹⁵ jednak opětovné vyhrocení studené války. Kromě toho Sovětský svaz čelil problémům, které znamenaly přímé ohrožení sovětské sféry vlivu ve východní Evropě: především to byla vlna stávek v Polsku v roce 1980, kdy dělníci vznášeli ekonomické, ale i politické požadavky; v roce 1983 začala být narušována hegemonie vlády komunistů v Maďarsku, když zde poprvé směli ve volbách kandidovat i bezpartijní kandidáti. Všechny tyto události oslabovaly Sovětský svaz také po ekonomické stránce, takže Moskva nedokázala účinně reagovat na vyhlášení rozsáhlého zbrojního programu Ronalda Reagana v březnu 1983 (strategická obranná iniciativa). Kumulace politických a ekonomických problémů na domácí i mezinárodní scéně nevyhnutelně vyžadovala změnu. Ta započala s nástupem Michaila Gorbačova do nejvyšší stranické a státní funkce v roce 1985. Gorbačovova politika ekonomické rekonstrukce a politické otevřenosti (perestrojka a glasnost) vedla k iniciaci změn i v dalších zemích východního bloku.

V Československu se představitelé komunistické strany snažili tento proces zpomalit, nicméně i zde byly změny nevyhnutelné, především v ekonomické oblasti. Výrazné zpomalování hospodářského růstu československé ekonomiky, zvláště patrné od roku 1976, mělo několik příčin: 1) koncept direktivně plánované ekonomiky společně s absencí tržních principů představoval největší překážku ekonomického rozvoje; 2) kvůli obavám z nepříznivých „sociálních dopadů“ (což by znamenalo ohrožení vládnoucí garnitury) nebyla zaváděna ani taková opatření, která by mohla „zmírnit vnitřní ekonomickou nerovnováhu“ i v rámci plánované ekonomiky (například „narovnání“ cen nájemného); 3) Československu se nepodařilo přizpůsobit se globálním ekonomickým změnám, jež vyvolaly ropné krize, zejména v oblasti technologického rozvoje, takže začalo výrazně zaostávat za světovým vývojem; 4) stejně tak se nepodařilo zajistit „obrat k vyšší efektivnosti výroby, hospodárnosti a kvalitě práce“; 5) očekávaný přínos neměla ani spolupráce v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci.⁴⁹⁶

První návrh změn v ekonomickém mechanismu byl zveřejněn v březnu 1980 jako Soubor opatření ke zdokonalení soustavy plánovitého řízení národního hospodářství po

⁴⁹⁵ Olav Njølstad, *The Collapse of Superpower Détente, 1975–1980*, in: Melvyn P. Leffler – Arne Westad Odd (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Volume III*, Cambridge 2010, s. 150.

⁴⁹⁶ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 674.

roce 1980 (zkráceně Soubor opatření). Vycházel z toho, že pětiletý plán bude vytvořen na základě plánu dlouhodobého, zvýší se úroveň řídicí práce, prohloubí účast pracujících na řízení, zlepší se účinnost ekonomických podnětů apod. V podstatě se jednalo o snahu zopakovat nevydařenou reformu konce 50. let. Tento záměr skončil neúspěchem, jelikož nebylo možné zajistit stabilitu pětiletého plánu, k dotvoření plánu na období let 1981–1985 došlo až na začátku třetího roku pětiletky. Oficiálně byl Soubor opatření označen za nedokončený, otevřený úpravám a vylepšením. V roce 1982 pak byla vytvořena komise při federální vládě, jež měla připravit návrh Řízení pro osmou pětiletku (1986–1990). Základním systémovým prvkem tohoto návrhu „měl být opět pětiletý plán“. Již v druhém roce osmé pětiletky však selhal „základní předpoklad fungování nové soustavy řízení“ – předpoklad ekonomické stability.⁴⁹⁷

Obě iniciativy, které měly vést k ozdravení ekonomiky, tak skončily nezdarem, což přiznali i vedoucí představitelé na XVII. sjezdu KSČ v roce 1986. Dílčí řešení nepřinášela kýžený efekt, východiskem mohla být „jen zásadní přestavba hospodářského mechanismu“. A tak byly na začátku roku 1987 rychle přijaty Zásady přebudování hospodářského mechanismu ČSSR, a to ještě před lednovým zasedáním Ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu, aby konzervativní vedení KSČ zabránilo podezření, že plánovaná přestavba v Československu je vlastně vynucena zvnějšku, změnami v Sovětském svazu. Obecný text těchto zásad byl dále rozpracován a v listopadu 1987 předsednictvo ÚV KSČ schválilo Komplexní dokument pro přestavbu hospodářského mechanismu ČSSR. Základním principem tohoto „přebudování“ zůstával centrální plán; nejednalo se tedy o zásadní ekonomickou reformu, ale jen o dílčí úpravy stávajícího mechanismu. Jejich zavádění do praxe přerušily události listopadu 1989 a následná transformace ekonomiky.⁴⁹⁸

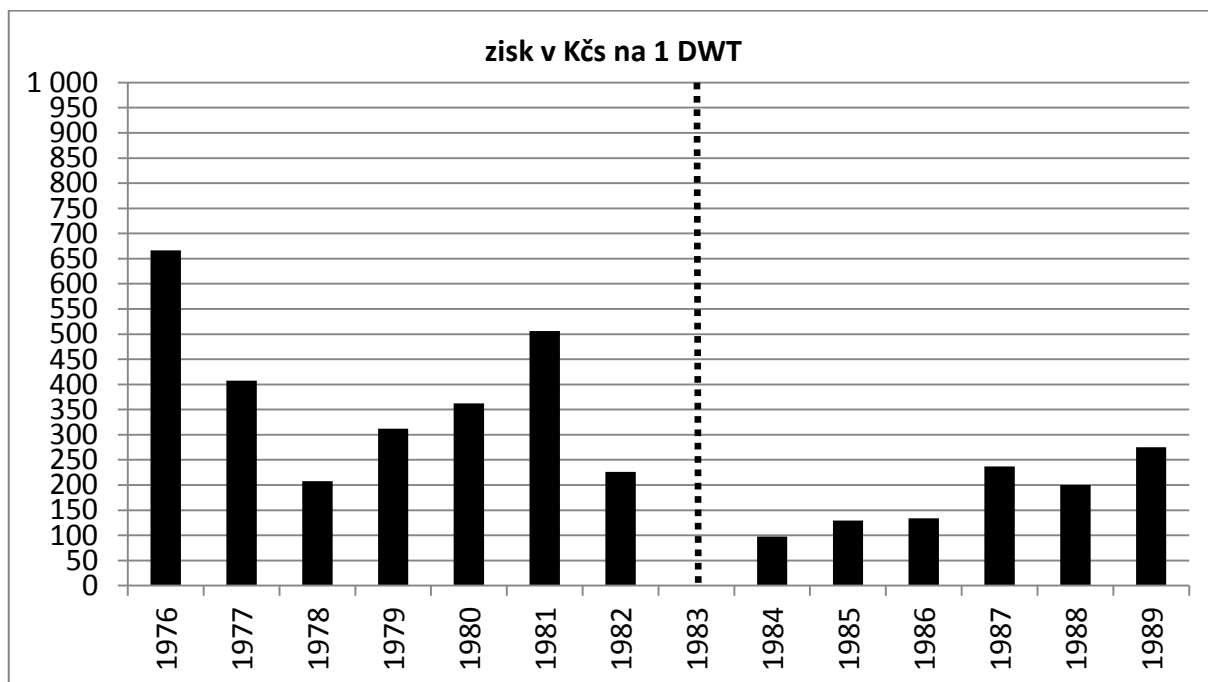
Špatná ekonomická situace znamenala i sníženou poptávku podniků zahraničního obchodu po tonáži námořních lodí. Obtížné však bylo i hledání zaměstnání pro československé lodě na zahraničních, tedy kapitalistických trzích. Zde byla poptávka po volné přepravní kapacitě ovlivňována jednak vývojem světového námořního trhu (s velkým propadem v polovině 80. let), jednak mezinárodněpolitickými okolnostmi.

⁴⁹⁷ Ibid., s. 699–700.

⁴⁹⁸ Ibid., s. 691, 702–703.

Druhá polovina 80. let – Československá námořní plavba pomalu překonává krizové období

Jak znázorňuje následující graf poměru zisku k celkové tonáži, po nejhlubším propadu hospodářského výsledku ČNP v roce 1983 nastalo určité oživení, nicméně celkově se efektivita provozu floty snížila.



Graf 2: Vyjádření efektivity provozu námořních lodí pomocí poměru zisku a disponibilní tonáže v DWT (1976–1989)

Důvody tohoto poklesu spočívaly ve vzájemném působení několika faktorů: zostření mezinárodního napětí po ukončení období détente; problémy světového trhu námořního dopravného; a zhoršující se ekonomická situace v Československu, která měla dopad i na zahraniční obchod. Po vyostření studené války musela Československá námořní plavba čelit nejen americkému embargu na vstup do některých přístavů (viz výše), ale i opatřením vyplývajícím z československé zahraniční politiky, jež stanovila, že lodě ČNP nesmějí najíždět přístavy v Jihoafrické republice, Jižní Koreji, Tchaj-wanu, v Izraeli a Chile.

Někteří partneři kvůli těmto omezením rušili pronájmy československých lodí; ti, kteří byli ochotni lodě zaměstnávat, požadovali dodatečné slevy při pronájmu československé tonáže.⁴⁹⁹ Do všech uvedených „vyloučených oblastí“ zajišťovaly námořní přepravu

⁴⁹⁹ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 10, Problematika tzv. vyloučených oblastí při zaměstnávání čs. tonáže na cizí účet, 31. 5. 1983, s. 1, 3.

mimo jiné lodě polské, do Jihoafrické republiky i námořní lodě východoněmecké. Což prakticky ukazuje, že v rámci sovětského bloku zahraniční politika nebyla striktně dána, ale v rámci daných „mantinelů“ mohly jednotlivé země sovětského bloku realizovat vlastní zahraniční politiku; a že Československo se v tomto ohledu snažilo co nejvíce přiblížit (očekávaným či předjímaným?) požadavkům Moskvy.

Úprava konceptu využívání námořních lodí v roce **1984** proto přinesla ještě intenzivnější zaměření na přepravy nákladů pro československé plátce dopravného. A tak největší část československé floty byla vyvázána pro přepravu apatitů z Murmansku, cukru z Kuby, rudy z Jižní Ameriky, Indie a Skandinávie, fosfátů z Afriky a Spojených států, pokrutin z Indie. Lodě převážely také železo do Egypta a speciální náklady do oblasti Levanty a Rudého moře. Kvůli špatné situaci na světovém námořním trhu⁵⁰⁰ se zvýšily objemy přeprav pro zákazníky ze socialistických zemí. Obzvláště důležitá byla smlouva s maďarským podnikem Mafracht, který pronajal dvě československé lodi na celý rok (spolupráce začala v roce 1983 a trvala v podstatě až do konce 80. let), což umožnilo „rentabilní provoz jugoslávských novostaveb“.⁵⁰¹

Nicméně podnik by v roce 1984 vykázal ztrátu, pokud by lodě nepřevážely speciální náklady.⁵⁰² Celkový zisk ve výši 26,2 milionů Kčs se pohyboval na úrovni první poloviny 60. let, respektive krizového roku 1972. A to navzdory skutečnosti, že flota opět dosáhla rekordního objemu přeprav – 1,8 milionů tun. Při závěrečném hodnocení hospodaření ČNP bylo proto zdůrazňováno, že přesun volné tonáže ve prospěch tuzemských plátců dopravného znamenal snížení závislosti na cizích přepravách, což se odrazilo „v poklesu přeprav pro partnery z kapitalistických států, kde byly realizovány pouze ziskové cesty“⁵⁰³ – tedy že nemusely být československé lodě pronajímány za nízké sazby světového trhu. Jejich výraznější využívání pro tuzemské zákazníky však stačilo v podstatě jen na to, aby podnik neskončil ve ztrátě.

⁵⁰⁰ Martin Stopford, *Maritime Economics*, London, New York 2003, s. 66.

K tomuto propadu došlo v důsledku postupného „uvádění nové a vyvázané tonáže do provozu“ (od začátku roku 1984 přibližně 300 lodí, což představovalo kapacitu 17 milionů DWT). /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP leden – prosinec 1984, 28. 1. 1985, s. 1./

⁵⁰¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP leden – prosinec 1984, 28. 1. 1985, s. 2. Na počátku 80. let byly v Jugoslávii pořízeny celkem čtyři nové lodě určené pro kusový náklad: Orlík II (prosinec 1980), Slapy, Lipno, Orava II (březen, květen, září 1981); každá o celkové tonáži necelých 16 000 DWT.

⁵⁰² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 11, Záznam – předpoklady ekonomické výslednosti ČNP v roce 1984, 30. 7. 1984, s. 1.

⁵⁰³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP leden–prosinec 1984, 28. 1. 1985, s. 2.

Okolnosti, jež ztěžovaly efektivní využívání lodí, se v roce **1985** nezměnily – komplikace při najíždění některých oblastí, nízké sazby světového trhu a ne příliš rentabilní využívání lodí pro československé plátce. Navíc zahraniční rejdaři neměli vůbec zájem uzavírat smlouvy na delší období, poptávka byla pouze po nájmech na jednotlivé cesty. Světový námořní trh totiž prodělával fázi ekonomického propadu, který dosáhl nejnižší úrovně v roce 1986.⁵⁰⁴ Je tudíž pochopitelné, že v době, kdy byly sazby velmi nízké, nebyl zájem o uzavírání dlouhodobějších smluv. A tak ze čtrnácti československých lodí měla zaměstnání v nájmu u kapitalistického rejdaře zajištěno jen loď Vítkovice I. V danou chvíli bylo proto významné, že pokračoval celoroční pronájem dvou lodí maďarskou společností Mafracht a že si další maďarský dopravce Raabersped pronajal v časovém nájmu ještě loď Sitno.⁵⁰⁵

Pro plátce dopravného z Československa lodě zajišťovaly, podobně jako v předchozím období, přepravu apatitů z Murmanska, kubánského cukru, indických pokrutin a vojenských nákladů HTS. Zisk ke konci roku 1985 dosáhl celkové výše 34,7 milionů Kčs, o 8,5 milionů více než v předchozím roce,⁵⁰⁶ přičemž lodě přepravily jen o 37 tisíc tun zboží více. S největší pravděpodobností zisk pozitivně ovlivnila lepší vytiženost lodí, úspory v režijních nákladech, případně zajištění o něco výše tarifujícího zboží.

V podstatě identické výsledky byly dosaženy i v roce **1986**: v porovnání s rokem 1985 zisk vyšší o 0,5 milionů Kčs (celkem 35,2 milionů Kčs), objem přepraveného zboží nižší o 6 tisíc tun. Výrazný pokles cen pohonných hmot v průběhu roku⁵⁰⁷ na jedné straně vedl ke snížení nákladů na provoz floty, na druhé straně však nízké sazby téměř vylučovaly „možnost získání ziskového zaměstnání“ pro československé lodě.⁵⁰⁸ V polovině roku 1986 dosáhl světový námořní trh nejnižší úrovně za celá 80. léta. Příčinou byly spekulativní objednávky lodí v předchozích dvou letech, kdy se sazby snižovaly a rejdaři očekávali jejich vzestup. Když se pak objem světového obchodu zvýšil, nadbytek tonáže umožnil jen omezené zvýšení cen. Například sazby pro lodě typu bulk carrier, Panamax (lodě s parametry, které umožňují plout přes Panamský průplav) se v roce 1985 postupně zvyšovaly, ale pod nápoem nových dodávek v polovině roku 1986 se propadly na své minimum. Mnoho rejdařů, kteří si v předešlých letech vzali velké půjčky, aby

⁵⁰⁴ Stopford, *Maritime Economics*, s. 67

⁵⁰⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 27. 1. 1986, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1985, 24. 1. 1986, s. 3, 4.

⁵⁰⁶ *Ibid.*, s. 1, 3.

⁵⁰⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 29. 1. 1987, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1986, 26. 1. 1987, s. 1.

⁵⁰⁸ *Ibid.*, s. 3.

investovali do nových lodí, nyní čelili vážným problémům. Po tomto propadu se světové sazby začaly zvyšovat, vrcholu dosáhly v letech 1989–1990.⁵⁰⁹

ČNP se v roce 1986 podařilo splnit plán zisku především kvůli vysoce efektivním přepravám speciálního zboží ve druhé části roku 1986 (30 cest s inkasem dopravného ve výši 125 milionů Kčs). Koresponduje to s vývojem obchodu s vojenskou technikou – ten po druhé světové válce dosáhl svého vrcholu právě v roce 1986.⁵¹⁰ Další zaměstnání lodí bylo podobné jako v předchozích dvou letech: apatity ze Sovětského svazu, kubánský cukr, pokrutiny z Indie (využívány dvě lodě), železo z Egypta a pokračující časové nájmy lodí Orava a Slapy pro maďarskou firmu Mafracht.⁵¹¹

Ačkoli to z konečného hospodářského výsledku není na první pohled zřejmé, situace v provozu československých námořních lodí se z ekonomického hlediska v roce **1987** výrazně nezlepšila. Zisk 51,3 milionů Kčs byl totiž ovlivněn příjmem z prodeje dvou lodí ve výši 20 milionů Kčs (v předchozím roce byla prodána jen jedna námořní loď za 10,8 milionů Kčs⁵¹²). Zisk očištěný od těchto prodejů dosáhl následující výše: 24,4 milionů Kčs (1986) vs. 31,3 milionů Kčs (1987).

Zpoždění dodávky první čínské novostavby – lodi Vltava – na jedné straně pozitivně ovlivnilo bilanční zisk, jelikož tržba za „prodej zcela odepsaných lodí“ mohla být v plné výši vykázána jako zisk. Tato krátkodobá výhoda však znamenala i ztrátu – původně zajištěný náklad pro loď Vltava s velmi dobrou skladbou zboží (příjmy 11 milionů Kčs, zisk 4 miliony Kčs) musel být stornován. A další zaměstnání lodi nebylo vyjasněno.⁵¹³

Pokud jde o využívání lodí v roce 1987, přepravy zajišťované pro nájemce z nesocialistických zemí „dosáhly úrovně srovnatelné s rokem 1986“. Nicméně v průběhu roku se postupně začala zvyšovat úroveň světových sazeb námořního dopravného. Hlavními impulsy bylo „rozšíření severoamerických vývozů obilí a rozsáhlé sešrotování lodí v minulých letech“, což znamenalo i větší poptávku po této tonáži. Pro konečný hospodářský výsledek bylo důležité „zvýšení podílu lodí zaměstnaných v maďarském nájmu“. Toto zaměstnání dokonce dokázalo nahradit snížení příjmu devizového charakteru – kvůli výpadkům československého zboží se dopravné hrazené

⁵⁰⁹ Stopford, *Maritime Economics*, s.66–67.

⁵¹⁰ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 871.

⁵¹¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 29. 1. 1987, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1986, 26. 1. 1987, s. 4.

⁵¹² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 28. 1. 1988, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1987, 26. 1. 1988, s. 1, 3.

⁵¹³ *Ibid.*, s. 1, 4.

tuzemskými plátcí snížilo o 148 milionů Kčs (podstatně se tedy snížila i vykazovaná úspora deviz za dopravu pro československý zahraniční obchod, což byl jeden z ukazatelů rentability provozu floty).⁵¹⁴

V roce **1988** se zisk zvýšil, dosáhl hodnoty 46,4 milionů Kčs. Došlo k výraznému překročení rozhodujícího ukazatele devizového plánu – celkové saldo měn nesocialistických států (do kterého byly započítávány i příjmy devizového charakteru, tedy úspory deviz). Pokud jde o konkrétní zaměstnání lodí, v časovém nájmu norskému partnerovi byla, stejně jako v roce 1987, provozována loď Karlovy Vary. Vedle toho pokračoval důležitý pronájem tří lodí (Slapy, Orlík, Lipno) maďarské firmě Mafracht. Další tonáž se opět využívala pro přepravu pokrutin z Indie, cukru z Kuby a v případě lodi Sitno pro speciální zboží a rozložená vozidla Tatra pro Indii; podobné zaměstnání měla mít i loď Radhošť.⁵¹⁵ Zvýšený důraz byl kladen „na produkci volné měny“, takže například pro zajištění odvozu apatitů z Murmanska ČNP najala sovětskou tonáž „za účelem uvolnění čs. lodí pro volný trh“, aby vyšší sazby na volném trhu byly využity „pro efektivní pronájmy na cizí účet“.⁵¹⁶

Rok 1988 lze označit za dílčí milník – ČNP začala klást větší důraz na uplatňování floty tak, aby lodě vydělávaly zejména devizy. Byla k tomu příznivá situace na světovém trhu (postupné zvyšování sazeb)⁵¹⁷ i v domácím ekonomickém prostředí. I když v oblasti zahraničního obchodu neprobíhaly tak významné změny jako v „průmyslu při rušení výrobně hospodářských jednotek a přechodu na státní podniky“, dílčí změny zde nastaly také. Tou nejdůležitější bylo, že i v podnicích zahraničního obchodu se měly na řízení podílet „orgány socialistické samosprávy“ a ředitele mělo volit shromáždění celého pracovního kolektivu. Další nové prvky do řízení organizací zahraničního obchodu měly být zaváděny v průběhu roku 1989, kdy tyto podniky zároveň přešly na samofinancování.⁵¹⁸

Československá námořní plavba v této době zvažovala transformaci ve státní podnik, jelikož zákon o státním podniku (88/1988 Sb.) nabízel širší možnosti správy majetku i

⁵¹⁴ Ibid., s. 1, 2, 3–4.

⁵¹⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton č. 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 28. 1. 1988, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1987, 26. 1. 1988, s. 4–5 (pro rok 1988 jsou k dispozici informace o zaměstnání lodí jen ve formě výhledu, který byl připraven v rámci komplexního hodnocení předchozího období).

⁵¹⁶ Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 26. 1. 1989, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1988, 23. 1. 1989, s. 1–2.

⁵¹⁷ Stopford, *Maritime Economics*, s. 67.

⁵¹⁸ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 872.

jeho využívání: podnik měl právo a povinnost „majetek v socialistickém celospolečenském vlastnictví držet, užívat jej, nakládat s ním, chránit jej a rozmnožovat v zájmu dosahování co nejlepších hospodářských výsledků a plného uspokojování potřeb socialistické společnosti“ (§ 6, odst. 2); náklady měly být hrazeny „z příjmů získaných především ze [...] podnikatelské činnosti, jakož i z dalších zdrojů“ (§ 8, odst. 1). Navíc, byť odvody a daně státu byly hrazeny přednostně (§ 8, odst. 1), zbylý zisk mohl podnik využívat samostatně (§ 8, odst. 3).⁵¹⁹ Úvahy o změně právní formy ČNP však přerušily události roku 1989 a následná ekonomická transformace.

Než k tomu došlo, nacházel se podnik v situaci, kdy bylo stále naléhavěji nutné hledat využití pro námořní loď. Především z toho důvodu, že se snížila potřeba československého zahraničního obchodu a v roce 1988 došlo k poklesu objemu „přeprav speciálního zboží“.⁵²⁰ Tyto náklady byly pro ČNP natolik důležité, že se začaly objevovat pochybnosti, zda se podnik i přes konjunkturu světového námořního trhu dokáže „prosadit a zajistit si finančně výhodné přepravy“.⁵²¹ Jednou z možností pro další uplatnění volné tonáže byla i spolupráce s Čínskou lidovou republikou (ČLR).

COSSHIP (společný československo-čínský podnik pro námořní dopravu)

Poté, co se Michail Gorbačov stal nejvyšším představitelem Sovětského svazu, se zlepšily vztahy mezi Sovětským svazem a ČLR a následně také poměry mezi Čínskou lidovou republikou a státy východní Evropy. To s sebou neslo i rozvoj ekonomických vazeb mezi komunistickou Čínou a socialistickými státy. Československu tento vývoj přinesl uzavření množství bilaterálních dohod s ČLR, které se týkaly „ekonomických, kulturních, vědeckých, sportovních a dalších styků“. Zároveň začala rychle růst hodnota i objem československo-čínského obchodu a československý vývoz do komunistické Číny zažil nárůst, který v určitých parametrech připomínal „úspěšné období druhé poloviny 50. let“.⁵²²

Rozvoj obchodní výměny zahrnoval i nákup čtyř námořních lodí z loděnice Xingang (přístav Tianjin). Tato transakce však pro ČNP nebyla příliš výhodná – lodě byly

⁵¹⁹ 88/1988 Sb., Zákon o státním podniku [online] [2015-10-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=88/1988&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵²⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 26. 1. 1989, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1988, 23. 1. 1989, s. 2.

⁵²¹ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Záznam – Zhodnocení situace na úseku deblokací čl. pohledávek v Libyi a Sýrii, situace na úseku přebytku sov. rublů v čl. obchodě a trendy vývoje a řešení problémů, 16. 8. 1989, s. 2.

⁵²² Skřivan, *Československý vývoz do Číny 1918–1992*, s. 265–266.

pořízeny za poměrně vysokou cenu, a to „výměnou“ za uzavření smlouvy na dodávku tepelné elektrárny pro ČLR.

[Generální ředitel firmy, jež měla lodě dodat – China National Machinery, při jednání o dodávkách] přátelsky upozornil, že podpis kontraktu byla vůle jen čínské strany jako projev dobré vůle k dalšímu rozvoji vztahů s ČSSR. Nejen on toto považuje za politický ústupek, protože Čína měla daleko lepší nabídky levnějších elektráren na vyšší technické úrovni. Přitom upozornil náměstka GŘ ČNP, že když oni měli pochopení při podpisu kontraktu na dodávku tepelných elektráren, měl by mít i on dost dobré vůle při stanovení podmínek kontraktu na dodávky 4 lodí ČNP.⁵²³

Zpočátku provoz těchto lodí znamenal ztrátu přibližně 200 amerických dolarů denně. Příčinou byla vysoká pořizovací cena na straně jedné a zmírnění mezinárodního napětí a dramatické snížení činnosti HTS na straně druhé – lodě byly určeny právě pro převoz vojenského materiálu, jehož přepravy na konci 80. let klesly na minimum.⁵²⁴ V tomto vývoji se odrazila také insolvence většiny tradičních odběratelů československých zbraní v zemích tzv. třetího světa a snižování domácího rozpočtu na obranu, které vedlo k útlumu v určitých oblastech československé vojenské produkce. V roce 1988 nakonec začala konverze zbrojního průmyslu na civilní výrobu.⁵²⁵

Pokud jde o námořní dopravu, nákup lodí nebyl jedinou společnou aktivitou Československa a ČLR v této oblasti. Dohoda mezi vládami obou zemí, podepsaná 9. září 1986 v Pekingu, stanovila „že v zájmu rozvoje spolupráce [...] v námořní dopravě smluvní strany pokládají za účelné založení společného československo-čínského podniku vybudovaného na zásadách rovnoprávnosti a oboustranných výhod“. Na základě této smlouvy ukládala usnesení vlády ČSSR z 6. února a 16. října 1986 Federálnímu ministerstvu zahraničního obchodu, aby zajistilo zřízení společnosti pro námořní dopravu. Při jejím budování nebylo možné využít principy pro zřizování společných podniků se zeměmi Rady vzájemné hospodářské pomoci, jelikož ČLR nebyla členskou zemí Rady. „Zásady pro řízení a činnost společných podniků schválené usnesením vlády č. 187 ze dne 22. 8. 1985“ také nemohly být plně aplikovány, jelikož se

⁵²³ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Záznam – Názor čínských představitelů na prodej tepelné elektrárny Československem do ČLR, 12. 9. 1985, s. 2.

Citovaný materiál se odkazuje ke smlouvě „na dodávku zařízení a technických služeb pro tepelnou elektrárnu Šen-tchou“, která z hlediska československého průmyslu představovala „strategickou zakázku v celkové hodnotě 525 milionů švýcarských franků“; na druhé straně se však československá strana „zavázala k většímu odběru čínských výrobků“. /Skřivan, *Československý vývoz do Číny 1918–1992*, s. 266–267./

⁵²⁴ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Operativní situace na ČNP k 19. 9. 1989 – došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989, s. 2.

⁵²⁵ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992*, 2. díl: období 1945–1992, s. 787.

vztahovaly na podniky budované společně se subjekty z nesocialistických států.

Konkrétní zásady pro řízení tohoto podniku proto schvalovala přímo vláda ČSSR.⁵²⁶

Společný československo-čínský podnik COSSHIP se sídlem v Praze byl založen 1. ledna 1988 (za československou stranu vložila investice Československá námořní plavba, za ČLR China Ocean Shipping Company Peking – COSCO). Manažerské funkce v COSSHIP byly zdvojeny a byla stanovena zásada rovnosti „při veškeré řídicí a rozhodovací činnosti“. Registrovaný kapitál činil 10 milionů amerických dolarů, operativní kapitál jeden milion dolarů. Partneri sdíleli 50% podíl ve „statutárním fondu, provozním kapitálu, [při] dělbě zisku a úhradě ztrát“. COSSHIP byl trvale osvobozen od všech druhů československých podnikových daní (toto ujednání vycházelo z čínského vládního usnesení, jež osvobozovalo „společné podniky od všech podnikových daní“). Zpočátku každý z partnerů do COSSHIP vložil jednu loď o nosnosti přibližně 15 000 DWT (za československou stranu to byla loď Orava II, 15 916 DWT).⁵²⁷

Předpoklady o výhodnosti spolupráce S ČLR se však nenaplnily. Čínští zaměstnanci COSSHIP působící v Praze byli nespokojeni s nízkými platy, které jim navíc byly vypláceny v československých korunách, zatímco Číňané očekávali švýcarské franky.⁵²⁸ Čechoslováci si zase stěžovali na nízkou odbornost a špatnou znalost angličtiny (komunikačního jazyka) u svých čínských partnerů. Několik měsíců po založení COSSHIP, v červenci 1988, začali čínští pracovníci tvrdit, že komplikované účtování v rámci společného podniku je znevýhodňuje. To vyplývalo z jejich nízké znalosti komerční politiky a československých právních předpisů, jejichž podstatu se jim českoslovenští zaměstnanci marně snažili vysvětlit. Číňané v této souvislosti naznačili, že pokud nebude nalezeno pro ně přijatelné řešení zejména v oblasti financování a účetnictví, navrhnou změnu státu registrace pro COSSHIP, případně jeho zrušení.⁵²⁹

Vzhledem k tomu, že každé rozhodnutí ve společném podniku museli odsouhlasit oba ředitelé, rozhodování o zásadních otázkách chodu podniku se komplikovalo. Zdvojení funkcí a nepružnost čínských partnerů obecně podstatně ztěžovaly každodenní operativní činnosti i fungování společnosti. Špatná spolupráce a nedostatečná komerční práce pak vedly k tomu, že podnik v prvních měsících provozu vykazoval pouze ztrátu.

⁵²⁶ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Materiál pro poradu vedení FMZO, pracovní kopie, 13. 3. 1987, příloha III, s. 1–2.

⁵²⁷ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Materiál pro poradu vedení FMZO, pracovní kopie, 13. 3. 1987, příloha II, příloha č. III, s. 1, příloha č. IV, s. 1

⁵²⁸ Ibid., Záznam – COSSHIP v Praze, poznatky, 19. 2. 1988, s. 1.

⁵²⁹ Ibid., Záznam – COSSHIP, výskyt vážných problémů v ekonomické oblasti, 4. 7. 1988, s. 1.

Například na platy čínských zaměstnanců si COSSHIP musela vypůjčit peníze od ČNP, i když bylo stanoveno, že čínský partner bude ztráty z podnikání krýt stejným dílem.⁵³⁰

Velký problém pro hospodaření COSSHIP představovaly vysoké **přebytky rublů**. COSSHIP měl v září 1989 k dispozici asi půl milionu sovětských rublů, které nebylo možné „nijak udat“.⁵³¹ Clearingové ruble (zúčtovací jednotka mezi zeměmi Rady vzájemné hospodářské pomoci), které země získala z obchodů realizovaných s partnery v rámci Rady, mohly být použity buďto pro další obchody se socialistickými zeměmi, nebo směněny za konvertibilní měnu. Vzhledem ke zhoršující se ekonomické situaci v zemích východního bloku se tyto státy stále více orientovaly na obchodování s partnery ze západních zemí, což možnosti využití rublů snižovalo (v podstatě nebylo za co ruble utráct). Problém spočíval také v tom, že kurs rublu byl asi o 100 % nadhodnocen: oficiální kurs činil 0,6 rublu za 1 americký dolar; reálný kurs podle sovětské Gosbanky byl 1,2 rublu za 1 americký dolar.⁵³² Nadhodnocený oficiální kurs však banky odmítaly proplácet; proto byl rublů nadbytek. Československé podniky zahraničního obchodu v některých případech řešily tento problém například využíváním absurdně předražené dopravy čínského zboží sovětskými letadly,⁵³³ aby alespoň část získaných rublů utratily. Takové využívání letecké přepravy mimo jiné představovalo i konkurenci pro námořní plavbu.

Po prvním roce fungování COSSHIP docílil zisk přibližně jeden milion amerických dolarů, který většinou generovaly aktivity československého partnera, když loď využíval pro přepravu zboží československého zahraničního obchodu. Čínská strana nebyla schopna sjednávat obchody (neměla potřebné styky, jazykové znalosti a obchodní schopnosti), takže výhodné obchody uzavírala obvykle jen československá strana, zisk však byl dělen rovným dílem. Pokud jde o ČLR, využíval partner loď pro pokrytí svých dopravních potřeb na přepravu čínského zboží do Československa za výhodných finančních podmínek. Kromě toho mu aktivity ve společném podniku umožnily poznávat obchodní prostředí s cílem v budoucnu z těchto znalostí profitovat. Dalo se očekávat, že se znalostí trhu, kterou čínský partner takto získá, by ČLR mohla vstoupit na evropský námořní trh a vytlačit ČNP z některých pozic. ČLR byla v tomto

⁵³⁰ Ibid., Záznam – COSSHIP, informace, 5. 7. 1988, s. 1.

⁵³¹ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Operativní situace na ČNP k 19. 9. 1989 – došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989, s. 3.

⁵³² V dubnu 1991 byl kurs 0,63 ruble upraven na 27,60 ruble za jeden americký dolar. /Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, s. 29./

⁵³³ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 25, Operativní situace na ČNP k 19. 9. 1989 – došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989, s. 3.

ohledu vysoce konkurenceschopná, jelikož v danou chvíli měla k dispozici více než 600 námořních lodí, které obsluhovala velmi levná pracovní síla.⁵³⁴ Vzhledem k neefektivnosti provozu byly veškeré aktivity společnosti COSSHIP ukončeny v roce 1990.

Další možností, jak využít tonáž námořních lodí ČNP v době, kdy se podnik již nemohl spoléhat na výnosné převozy vojenských nákladů a vytíženost lodí pro československý zahraniční obchod, byl pronájem lodí. Vzhledem k tomu, že se Československá námořní plavba trvale potýkala s nedostatkem pracovních sil, jako vhodná se jevila forma pronájmu lodí bez posádky.

Bareboat charter (pronájem lodí bez posádky)

První problém, který se z hlediska obsazenosti lodí námořníky objevil (respektive byl vnímán jako určitá hrozba), představovaly obavy z možných dopadů na provoz floty, jež by mohlo mít rozhodnutí „o zmírnění postihu za nedovolené opuštění republiky“ (v roce 1988 bylo v rámci amnestie vyhlášené u příležitosti 70. výročí vzniku Československa zastaveno stíhání osob, odsouzených za nedovolené opuštění republiky, pokud dotyční neprojevovali nepřátelský vztah k socialistickému zřízení).⁵³⁵ Vedení ČNP se obávalo, že pokud i v budoucnu budou zmírňovány postihy za emigraci, budou námořníci z Československa odcházet, jelikož jejich mzdy u ČNP dosahovaly průměru desetkrát nižší úrovně než příjmy námořníků v zahraničí. Vzhledem k probíhající konjunktuře námořního trhu se očekávalo, že rejdaři v kapitalistických státech hledat budou „nové laciné pracovní síly“, což by mohli využít právě námořníci z Československa. Pokud by pracovali v zahraničí i za polovinu platu, pořád by si vydělali několikanásobně více než u ČNP.⁵³⁶ Tato úvaha nezahrnovala skutečnost, že v zahraničí by se československým námořníkům zvýšily nejen platy, ale i životní náklady.

V Československu v roce 1989 chybělo 20 až 30 námořních důstojníků; problémy se vyskytovaly i při zajišťování pracovníků v nižších profesích. Dosavadní řešení – využívání důstojníků z Polska – bylo při takovém počtu pracovních sil v podstatě nepřijatelné, jelikož Polsko požadovalo za své důstojníky vysoké částky, navíc placené

⁵³⁴ Ibid., COSSHIP – zkušenosti z prvního roku činnosti, 19. 1. 1989, s. 2.

⁵³⁵ 167/1988 Sb., Rozhodnutí prezidenta Československé socialistické republiky o amnestii ze dne 27. října 1988, in: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, Sbírka zákonů a mezinárodních smluv [online] [2016-03-12]; <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=167&r=1988>.

⁵³⁶ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 17, Záznam – upozornění GŘ Sokolíka na možné dopady právních změn v souvislosti s kvalifikací emigrace čs. obyvatel-námořníků na podnik, 13. 12. 1988, s. 1.

v amerických dolarech. Vedení podniku proto jednalo s „řeckou společností Tenamaris o nájmu řeckých nebo filipínských námořníků“, protože ti mohli pracovat za „velmi nízké platy“. Jakmile se toto námořníci v ČNP, „dozvěděli, došlo ke kritice vedení, věc hrozila vyhrocením a nepokoji na lodích“. A tak se vedení podniku snažilo zajistit potřebné důstojníky v Sovětském svazu. Chtěli zde jednat „za zády Sovbunker“ (podnik zajišťující zaměstnání námořníků v zahraničí) „o přímém nájmu volných důstojníků z organizace Černomorskije Parochodstvo Oděsa“ (přímý pronájem by odstranil „vícenáklady Sovbunkeru“). Tento plán navíc počítal s tím, že by sovětští důstojníci byli vypláceni v československých korunách, což by náklady dále snížilo.⁵³⁷ Pokud by k dohodě došlo, vyřešila by se obsazenost novostaveb lodí, pro něž ČNP neměla posádky, především důstojníky. V opačném případě měla být loď Mír II pronajata bez posádky (bareboat) na období dvou let s možností přednostní koupě lodi pro nájemce. Pronájem byl vnímán i jako ověření „nového modelu podnikání“,⁵³⁸ jako alternativa ke „klasickému“ časovému nájmu lodi.

Podstata bareboat nájmu, který se uzavírá „obvykle na několik let“, spočívá v tom, že nájemci je poskytnuta všestranně způsobilá loď. Nájemce si ji „vybaví posádkou, bunkrem [pohonné hmoty] a dalšími zásobami“ a hradí veškeré režijní náklady (údržba, pojištění, poplatky atd.). Skutečný rejdař ztrácí odpovědnost za provoz lodě, za její ztráty, ale i právo na zisk.⁵³⁹

První měla být do bareboat nájmu převedena na podzim 1989 Vltava (čínská novostavba). Předpokládaná sazba nájemného činila 2000 amerických dolarů „denně netto“ (na tuto sazbu „trh reagoval pozitivně“, v danou chvíli byla reálná), doba nájmu dva až tři roky. Za těchto podmínek by bareboat nájem lodi Vltava přinesl „nulový provozní zisk, ale roční finanční přínos ve výši cca 14 milionů Kčs“; návratnost lodě by

⁵³⁷ „Oficiální“ nájem 20 námořních důstojníků ze Sovětského svazu byl kalkulován ve výši 1 080 000 rublů ročně, tj. cca deset milionů Kčs (velmi hrubý odhad je, že přímou výplatou by tyto náklady na mzdy dosáhly přibližné výše dvou milionů Kčs). Rozdíl osm milionů Kčs ročně by samozřejmě znamenal výrazné snížení efektivity floty. /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 18, Záznam – Problém se zajištěním provozu čs. námořních lodí v souvislosti s rozšířením námořní flotily, 19. 5. 1989, s. 1./

⁵³⁸ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Záznam – Operativní situace na čl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989, s. 2–3.

Poprvé se však o pronájem typu bareboat uvažovalo již na začátku roku 1987 v souvislosti se smlouvou na dodávku čtyř lodí z Čínské lidové republiky, jelikož zaměstnání tohoto typu lodí prostřednictvím Čechofrachtu bylo (s výjimkou převozu HTS zboží) ztrátové, stejně jako jejich zaměstnání formou dlouhodobého časového nájmu na kapitalistickém trhu. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GR, karton 6, Materiál č. 25 pro mimořádnou operativní poradou generálního ředitele konanou dne 3. 4. 1987, s. 1./

⁵³⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GR, karton 8, Bareboat charter a jeho použití v ČNP, 1. 7. 1989, s. 1.

byla 15 let. S podobnými výsledky v dané chvíli ČNP nebyla schopna provozovat lodě tohoto typu „při žádné jiné formě zaměstnání s výjimkou přepravy větších a velkých zásilek speciálů“ (pro ty však měla ČNP k dispozici dalších šest lodí). Druhou lodí vybranou pro bareboat nájem byla loď Mír II. Do konce roku 1989 měla být sjednána smlouva na období tří až pěti let. Vedení podniku se domnívalo, že v tomto případě by sazba měla odpovídat výsledkům časových nájmu ve výši 4500 amerických dolarů denně.⁵⁴⁰

Takto o rozvoji československé námořní plavby uvažovali vedoucí pracovníci podniku v polovině roku **1989**. K realizaci konceptu bareboat nájmu lodí však již nedošlo. Vzhledem ke konjunkturu světového námořního trhu (sazby dosáhly svého maxima na přelomu let 1989 a 1990)⁵⁴¹ ke konci září 1989 (další záznamy již nejsou k dispozici) podnik vykazoval velmi dobré výsledky.⁵⁴² Zisk ke konci roku dosáhl výše 109 milionů Kčs (o více než 62 milionů více než v předchozím roce).⁵⁴³ Zisk pozitivně ovlivnila i skutečnost, že poprvé v historii ČNP lodě přepravily více než dva miliony tun zboží. Zároveň se podařilo zvýšit „podíl přeprav na volném trhu“ (42 %),⁵⁴⁴ opět v důsledku příznivé situace na světovém trhu. Tyto výsledky potvrzovaly optimistické vyhlídky ohledně dalšího provozu československé floty. Nakonec však nové možnosti nepřinesly ČNP tak skvělou budoucnost, jak se vedení podniku i námořníci v tomto okamžiku domnívali.

⁵⁴⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady, karton 8, Bareboat charter a jeho použití v ČNP, 1. 7. 1989, s. 12, 14.

⁵⁴¹ Stopford, *Maritime Economics*, s. 67.

⁵⁴² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál pro ředitelskou poradu konanou 24. 10. 1989, Kontrola plnění plánu k 30. 9. 1989, 20. 10. 1989, s. 1.

⁵⁴³ Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 98–100.

⁵⁴⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál pro ředitelskou poradu konanou 24. 10. 1989, Kontrola plnění plánu k 30. 9. 1989, 20. 10. 1989, s. 1.

Provoz československé/české floty v tržním prostředí (1990–1998)⁵⁴⁵

První důležitou polistopadovou změnou v Československé námořní plavbě (ČNP) byla volba nového ředitele v únoru 1990; stal se jím kapitán Vladimír Podlena. Otázka výměny ředitele byla v podniku aktuální již dříve, jelikož v roce 1989 tehdejší generální ředitel dosáhl důchodového věku. Pracovníci ČNP, hlavně námořníci proto očekávali, že si budou moci ředitele zvolit,⁵⁴⁶ a chtěli zvolit Vladimíra Podlenu, neboť se na stranických schůzích i při dalších jednáních „jevil jako člověk, který by pozvedl úroveň podniku“.⁵⁴⁷ Na jedné straně se jednalo o prověřeného pracovníka, který v průběhu 70. a 80. let zastával v ČNP vedoucí funkce (v letech 1968–1970 dokonce v kádrově-personálním úseku);⁵⁴⁸ na druhé straně o odborníka uznávaného i námořníky (byť ne výlučně⁵⁴⁹). Před listopadem 1989 byl v podstatě nejlepším kandidátem na ředitele.⁵⁵⁰ Po listopadu 1989 však otázka obsazení postu ředitele získala novou prioritu. Profesní kvality a „obchodní duch“ Vladimíra Podlenu představovaly zřejmě hlavní důvod, proč byl tento kapitán zvolen ředitelem i ve změněných politicko-ekonomických podmínkách.⁵⁵¹ Určitou „devizou“ při volbě mohla být také skutečnost, že jeho bratr, ing.

⁵⁴⁵ Limitem následujícího pohledu na vývoj námořní dopravy v 90. letech je velmi špatná dostupnost relevantních pramenů. Některé dokumenty k činnosti Československé námořní plavby po roce 1989 nejsou dosud přístupné s ohledem na třicetiletou ochrannou lhůtu archiválií; u dalších je předpoklad (nelze ověřit), že jsou uloženy ve spisovně společnosti Česká námořní plavba (právní nástupce podniku Československá námořní plavba), tudíž nejsou zpřístupněny pro badatelské účely (viz informace z ČNP, že materiály předali do archivu, v úvodu knihy). Prostřednictvím sekundárních zdrojů je však možné vývoj odvětví v daném období alespoň v hrubých rysech nastínit.

⁵⁴⁶ V průmyslových podnicích toto umožňoval § 27 zákona o státním podniku (88/1988 Sb.). Nicméně i v organizacích zahraničního obchodu měla být uplatňována socialistická samospráva a generální ředitel volen „shromážděním v tajném hlasování (do té doby jmenoval ředitele a jeho náměstky ministr zahraničního obchodu)“. /Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 873./

⁵⁴⁷ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 18, Vývoj současné operativní situace na ČNP, 20. 4. 1989, s. 1.

⁵⁴⁸ Ibid., část 2, Služební záznam, 28. 9. 1970.

⁵⁴⁹ Viz například Rozhovor s J. N. (* 1943, loďmistr, 30 let u ČNP); vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁵⁵⁰ Dalšími kandidáty byli RSDr. Stránský, „současný náměstek pro obchod“ a ing. Kühnel, vedoucí pracovník Federálního ministerstva zahraničního obchodu. První z nich byl vnímán jako profesně neschopný, bezcharakterní, úplatný; druhý jako kariérista, který v důsledku přestavby přišel o vysoký post a chce opět povýšit. Navíc ing. Kühnel nikdy nepůsobil v oblasti námořní plavby, takže se rozšířil názor, že funkci generálního ředitele nezvládne. /ABS Praha, objektový svazek 4147, část 18, Vývoj současné operativní situace na ČNP, 20. 4. 1989, s. 2./

⁵⁵¹ Odbornost a znalost problematiky představovala v transformačním období významný sociální kapitál, svého druhu nenahraditelnost. Podrobněji k tomu například Jiří Suk, Politické hry s „nedokončenou revolucí“. Účtování s komunismem v čase Občanského fóra a jeho rozpadu, in: Adéla Gjuričová – Michal Kopeček – Petr Roubal – Jiří Suk – Tomáš Zahradníček, *Rozdělení minulostí*, Praha 2011, s. 33.

František Podlena, byl od října 1988 do června 1990 ministrem dopravy a spojů ČSSR/ČSFR.⁵⁵²

Od roku 1990 byla Československá námořní plavba řízena v souladu s novým Zákonem o akciových společnostech (104/1990 Sb.), v čele s novým ředitelem. Pokud jde o provoz floty, na začátku 90. let se chod podniku příliš nezměnil, změny přinesla až privatizace. Československá námořní plavba byla zařazena do velké privatizace, která probíhala ve dvou vlnách v letech 1991 až 1994.⁵⁵³ Na základě privatizačního procesu se v roce 1992 majiteli ČNP staly FINOP, Čechofracht, přibližně 50 investičních privatizačních fondů a individuální fyzické osoby (držitelé investičních kuponů); část jmění „byla vyčleněna na zaměstnanecké akcie“.⁵⁵⁴ Po dokončení privatizace většinu společností vlastnily české investiční fondy.⁵⁵⁵

Při rozdělení federace se na Československou námořní plavbu vztahoval článek 13, odst. 6 Ústavního zákona o dělení majetku České a Slovenské Federativní republiky z 13. listopadu 1992. Podle tohoto ustanovení se rozdělení majetku bývalých podniků zahraničního obchodu a jejich afilací v zahraničí, pokud by nebylo „upraveno zvláštními zákony“ (k čemuž v případě ČNP nedošlo), realizovalo na základě dohody mezi Českou republikou a Slovenskou republikou.⁵⁵⁶ Takže majetek ČNP přímo dotčen nebyl. V návaznosti na rozpad federace došlo k přejmenování společnosti: nový název Česká námořní plavba a. s. (ČNP) byl zaregistrován v obchodním rejstříku 26. září 1994. O necelý rok dříve byl první „porevoluční“ ředitel ČNP nahrazen dalším bývalým kapitánem, Pavlem Trnkou (s účinností od 24. března 1993).⁵⁵⁷ Hlavním

⁵⁵² Vláda ČSSR jmenovaná prezidentem republiky dne 12. října 1988, in: *Rudé právo*, 13. 10. 1988, s. 3. Vláda Ladislava Adamce (12. 1. 1988–10. 12. 1989), in: Vláda České republiky [online] [2015-10-01]; <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1960-1990-cssr/ladislav-adamec/prehled-ministru-24622/>. Vláda Mariána Čalfy (10. 12. 1989–27. 6. 1990), in: Vláda České republiky [online] [2015-10-01]; <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1990-1992-csfr/marian-calfa-1/prehled-ministru-24628/>.

⁵⁵³ Libor Žídek, *Transformace české ekonomiky 1989–2004*, Praha 2006, s. 164, 171.

⁵⁵⁴ Ian Lewis, Czechoslovak Ocean Shipping Keen to Flag Out Vessels, in: *TradeWinds*, 27. 11. 1992, s. 12. Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 11–12.

⁵⁵⁵ Trond Lillestolen, COS Is Back on Track, in: *TradeWinds*, 24. 12. 1993.

⁵⁵⁶ 541/1992 Sb., Ústavní zákon o dělení majetku České a Slovenské Federativní Republiky mezi Českou republikou a Slovenskou republikou a jeho přechodu na Českou republiku a Slovenskou republiku [online] [2015-08-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=541/1992&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

⁵⁵⁷ Úplný výpis z obchodního rejstříku – Česká námořní plavba, IČ 000 01 082, in: Ministerstvo spravedlnosti, Veřejný rejstřík a Sběrka listin [online] [2015-06-30]; <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=411847&typ=UPLNY>.

(proklamovaným) důvodem této změny se stal nesouhlas ředitele Podleny s některými rozhodnutími dozorčí rady⁵⁵⁸ (bližší informace nejsou k dispozici).

Na pozadí privatizačního procesu a změn ve vedení společnosti probíhala obnova floty. Již v roce 1990 podnik odprodal tři lodě (Blaník, Sitno, Radhošť, dohromady 20 629 DWT), které byly v provozu 23, respektive 20 a 19 let. Ve stejném roce byla flota posílena o bulk carrier 66 088 DWT, typ Panamax (lodě s parametry, které umožňují plout přes Panamský průplav) – loď Tatry. Jednalo se o jednu ze tří sesterských lodí objednaných v loděnici Daewoo v Jižní Koreji ještě před rokem 1989. Celá dodávka však nebyla realizována, neboť loděnice obvinila ČNP, že neuhradila veškeré finanční závazky; proto lodě původně objednané pro ČNP firma Daewoo prodala egyptskému zákazníkovi⁵⁵⁹ (podrobnější popis této kauzy viz příloha č. 7). Nová zakázka byla realizována o několik let později: lodě Beskydy a Šumava (bulk carrier, typ Panamax, 70 456 DWT/70 120 DWT) posílily českou obchodní flotu v roce 1993, respektive 1996. V první polovině 90. let Česká námořní plavba zakoupila v Rumunsku ještě loď Svitava (realizace této dodávky byla zřejmě pozůstatkem obchodu uzavřeného v rámci RVHP).⁵⁶⁰

Pro zajištění úhrad nových lodí (a pro splátky šesti novostaveb dodaných v roce 1989) ČNP potřebovala získat úvěr. Na začátku 90. let však Československo nepředstavovalo pro zahraniční investory dostatečně důvěryhodného partnera,⁵⁶¹ takže podnik nemohl využít úvěr od tuzemské banky. Řešení problému se zajištěním úvěru představovala registrace části floty v zemích, jejichž hypotéční systém byl pro zahraniční banku akceptovatelný.⁵⁶² A tak byly některé československé lodi pře-registrovány pod maltskou, případně kyperskou vlajku; výhodou této změny bylo i nižší zdanění.⁵⁶³ Celkově flota v první polovině 90. let dosáhla dobrých finančních výsledků. Propad zisku

⁵⁵⁸ Trond Lillestolen, Management Reshuffle at COS Hits Daewoo Deal, in: *TradeWinds*, 5. 2. 1993.

⁵⁵⁹ Trond Lillestolen, National Navigation Takes Up Bulker Option, in: *TradeWinds*, 15. 6. 1995.

⁵⁶⁰ Trond Lillestolen, A Long-term Project Draws to a Close, in: *TradeWinds*, 24. 6. 1994.

⁵⁶¹ Ian Lewis, Czechoslovak Ocean Shipping Keen to Flag Out Vessels, in: *TradeWinds*, 27. 11. 1992.

⁵⁶² Trond Lillestolen, COS Is Back on Track, in: *TradeWinds*, 24. 12. 1993.

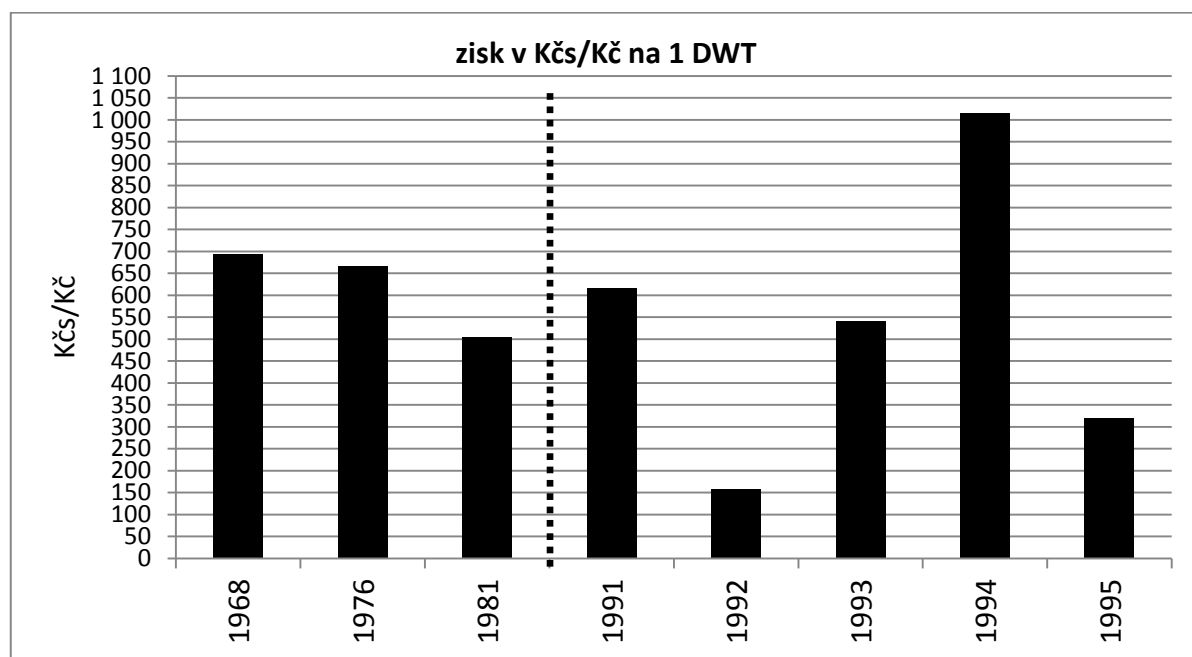
⁵⁶³ Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 139 (informaci o daňových výhodách nelze ověřit z jiných pramenů). V souvislosti s těmito registracemi vznikaly zahraniční dceřiné společnosti ČNP.

v roce 1992 způsobil pokles světové ekonomiky,⁵⁶⁴ výkony roku 1994 pak přibližně z jedné třetiny pozitivně ovlivnily prodeje tří nejstarších lodí floty.⁵⁶⁵

	1991	1992	1993	1994	1995
počet lodí	18	18	18	15	13
DWT celkem	444 053	444 053	500 639	427 555	433 335
BRT celkem	282 491	282 491	310 390	263 058	261 413
přepravené zboží (tuny)	2 566 000	2 382 000	2 939 000	2 705 000	2 804 000
zisk (Kčs/Kč)	273 900 000	69 900 000	271 100 000	613 000 000	362 200 000

Tabulka 7: Finanční výsledky provozu floty v první polovině 90. let⁵⁶⁶

Zajímavý pohled na výsledky provozu floty v prvních letech transformačního období přináší srovnání výkonů námořních lodí v dlouhodobém horizontu.



Graf 3: Vyjádření efektivity provozu námořních lodí pomocí poměru zisku a DWT v období od 60. let do první poloviny 90. let

⁵⁶⁴ Podrobněji například *Annual Report of the Executive Board for the Financial Year Ended April 30, 1992*, in: International Monetary Fund [online] [2015-10-30]; <http://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/archive/pdf/ar1992.pdf>, s. 6–10.

⁵⁶⁵ Trond Lillestolen, *Romanian Tankers to Fuel Fleet Renewal at Czechoslovak Ocean Shipping*, in: *TradeWinds*, 24. 6. 1994. Jednalo se o lodě: Mír II (v provozu 20 let, 1 měsíc); Praha (21 let, 8 měsíců); Bratislava (20 let, 3 měsíce).

⁵⁶⁶ Údaje o lodích viz příloha č. 2; informace finančního charakteru vycházejí z internetové prezentace: *Hospodářský výsledek*, in: *Námořní plavba* [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/241.html>. Přeprava zboží a cestujících, in: *Námořní plavba* [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/2444.html>. Internetový zdroj je využit vzhledem k nedostupnosti jiného pramene a také s ohledem na částečnou kontrolu reliability údajů zde uváděných v porovnání s prameny (viz metodologická poznámka před přílohou č. 3).

Graf znázorňuje hodnotu dosaženého zisku na 1 DWT (poměr celkového zisku v korunách k celkové nosnosti). Levá strana grafu zobrazuje vždy nejziskovější rok konkrétní dekády v období od 60. do 80. let; pravá strana pak výkony první poloviny 90. let. Aby byly údaje srovnatelné, výsledky let 1994 a 1995 byly sníženy o zisky z prodeje námořních lodí.⁵⁶⁷ Jedná se samozřejmě o zjednodušený pohled na výkonnost floty, jenž nezohledňuje odlišné ekonomické prostředí či naprosto zásadní změnu v konvertibilitě koruny. Byť s uvedenými výhradami, je tento ukazatel pro základní orientaci ve výkonech floty dostačující. Srovnání ukazuje, že s výjimkou roku 1994 se standardní výsledky první poloviny 90. let držely pod úrovní rekordních zisků let 60. a 70. Důvodem byl především rozpad monopolu zahraničního obchodu a zánik velké části obchodních vazeb Československa se státy Rady vzájemné hospodářské pomoci a rozvojovými zeměmi.

Stále se však jednalo o stabilní období, které mohlo být využito k přípravě koncepce dalšího rozvoje floty, jež by plně reflektovala nové ekonomické podmínky. Bez detailního rozboru tehdejší situace na námořním trhu (případně v té době známých prognóz) nelze říci, jaké měla Československá/Česká námořní plavba strategické možnosti dalšího rozvoje. Zvažovat lze především spolupráci se silnějším zahraničním partnerem.

Vedení ČNP v první polovině 90. let však tímto způsobem neuvažovalo. Pavel Trnka dokonce po dokončení privatizace ČNP prohlásil, že společnost nemá v úmyslu nabízet spoluúčast zahraničním akcionářům. Připustil však, že by k takovému rozhodnutí mohlo dojít v roce 1995 nebo 1996.⁵⁶⁸ Přesně to se také stalo. V prosinci roku 1995 se začaly objevovat, zatím nepotvrzené, zprávy, že 69% podíl akcií v ČNP odkoupila

⁵⁶⁷ Údaje o cenách lodí Vltava (5 235 000 amerických dolarů) a Berounka (28 494 055 Kč) prodaných v roce 1994: NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, VII-A-16-10-2: Lod' Berounka, základní údaje, nedatováno; NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, VII-A-16-9-6: Lod' Vltava, základní údaje, nedatováno. Údaje o cenách lodí Praha (1 415 323 amerických dolarů) a Bratislava (1 770 250 dolarů) prodaných v roce 1995: ANTM Praha, sbírka Historie lodní dopravy 629.12, karton Typové listy českých lodí, lod' Praha, nedatováno. ANTM Praha, sbírka Historie lodní dopravy 629.12, karton Typové listy českých lodí, lod' Bratislava, nedatováno. U lodi Otava nebyla v dostupných pramenech prodejní cena dohledána; vzhledem k tomu, že se jednalo o typově stejnou loď jako Vltava, vycházel výpočet z prodejní ceny sesterské lodi.

Pro stanovení celkové prodejní ceny v Kč byl použit průměrný roční kurs dle České národní banky. /Kurzy devizového trhu, měsíční průměry, in: Česká národní banka [online] [2015-10-12]; [https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=USD./](https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=USD/)

⁵⁶⁸ Trond Lillestolen, COS Is Back on Track, in: *TradeWinds*, 24. 12. 1993.

prostřednictvím Harvard Group společnost se sídlem na Bahamských ostrovech – Stratton Investments – společníků Michaela D. Dingmana a Viktora Koženého.⁵⁶⁹

Lze jen spekulovat, s jakým cílem tito investoři majoritní část společnosti koupili. Specializovaný týdeník *TradeWinds* mimo jiné uváděl, že mohli do ČNP vstoupit skutečně se záměrem provozovat námořní dopravu, jelikož v daném období existoval v tomto odvětví potenciál pro vysokou návratnost investic. Takovou domněnku podporuje i nákup čtyř novostaveb z ČLR (26 045 DWT, bulk carrier, typ Seafarer 26, dodávka v roce 1997), největší jednorázová investice v celé historii Československé/České námořní plavby. Není však jisté, zda se z hlediska obchodní strategie jednalo o správné rozhodnutí – ČNP byla jedinou společností, která loď Seafarer v ČLR objednala, navíc v době, kdy byl lodí typu bulk carrier na námořním trhu přebytek; jiní zákazníci o ně neměli zájem. ČNP však danému segmentu stále důvěřovala, a to především díky svým dlouholetým zkušenostem s provozem těchto lodí.⁵⁷⁰

Nabízí se otázka, zda volba námořních kapitánů na místo ředitele ČNP nebyla jednou z forem podcenění nových ekonomických podmínek. Byla zkušenost velitele námořní lodi dostatečná pro vrcholnou manažerskou funkci? Získali kapitáni během své námořní praxe dostatek obchodních dovedností a měli takové schopnosti, aby mohli podnik úspěšně řídit? Možná ano. Možná ale více rozuměli svému „řemeslu“ než obchodování. Možná se nedokázali dostatečně rychle přizpůsobit novým podmínkám.

V únoru 1996 Michael Dingman a Viktor Kožený kontrolovali přibližně 85 % akcií firmy (tedy necelé dva měsíce od první zprávy, že vlastní nadpoloviční část společnosti). Transakce byla označována za ziskovou, jelikož cena tohoto podílu byla nižší než čistá hodnota společnosti. O necelé dva roky později se začaly objevovat názory, že Kožený a Dingman celý majetek brzy prodají; cena podílu v dané chvíli byla velmi nejistá.⁵⁷¹ Dnes je Viktor Kožený označován za toho, kdo připravil (respektive okradl) Českou republiku o prosperující firmu kvůli svému obohacení. Zatím nejsou k dispozici spolehlivé informace o obchodních plánech Viktora Koženého ve vztahu k České námořní plavbě, na jejichž základech by bylo možné tento závěr potvrdit, vyvrátit, či pozměnit. Pravdou však zůstává, že Viktor Kožený mohl odkoupit majoritní podíl akcií pouze tehdy, pokud

⁵⁶⁹ Trond Lillestolen, New Investors Take Over COS, in: *TradeWinds*, 15. 2. 1996.

Podrobněji k aktivitám Michaela Dingmana: Martin Myant, Vzestup a pád českého kapitalismu. Ekonomický vývoj České republiky od roku 1989, Praha 2013, s. 173–175.

⁵⁷⁰ Trond Lillestolen, Czech Ocean Keeps the Handysize Faith, in: *TradeWinds*, 24. 4. 1997.

⁵⁷¹ Trond Lillestolen, Could COS be sold again?, in: *TradeWinds*, 24. 4. 1997.

je někdo jiný nabídl k prodeji. Největší problém tak zřejmě spočíval v zájmech jednotlivých vlastníků ČNP a v podstatě celého privatizačního procesu, který byl rychlejší než potřebná legislativa.⁵⁷²

Nicméně poté, co byly na začátku roku 1997 objednány čtyři lodi z ČLR, Viktor Kožený požádal společnost American Marine Advisors, aby připravila nabídku na prodej floty.⁵⁷³ Dohoda byla uzavřena s rotterdamským rejdařem Van Ommeren; prodejní cena téměř 200 milionů amerických dolarů. Během několika měsíců, jež uběhly od podání nabídky na prodej (říjen 1997) k ohlášení dohody (únor 1998), však došlo k poklesu cen, který by pro kupujícího znamenal ztrátu 40 až 50 milionů amerických dolarů. Proto Van Ommeren nakonec místo dvanácti lodí koupil od ČNP jen čtyři.⁵⁷⁴

Všechny zbývající lodě pak byly prodány firmám Egon Oldendorff (Německo) a Clipper (Dánsko) za velmi nízkou cenu – posledních šest za méně než 60 milionů amerických dolarů. Pavel Trnka tehdy prohlásil: „Cítím se jako generál, který ztratil své vojsko. Lodě byly prodány za katastroficky nízkou cenu.“⁵⁷⁵ Měl pravdu, pokud hodnotu obchodu poměřoval pouze optikou hodnoty lodí. Ta však v danou chvíli nekorespondovala se situací na námořním trhu. Nelze samozřejmě vyloučit, že celá transakce byla ovlivněna i nejrůznějšími spekulacemi.

Je zřejmé, že většinový vlastník nesdílel přesvědčení o ziskovosti provozu české floty, dosažitelné navzdory oslabování námořního trhu a přírůstkům kapacity světové tonáže, jak je dnes zdůrazňováno. V této argumentační linii je vyzdvižována kvalita lodí („většinou nové a moderní stavbou i vybavením“) a posádek, které „byly nadále plně uplatnitelné na námořním trhu“ a měly zajištěné zaměstnání, díky kterému by přestály i pokles trhu.⁵⁷⁶ Tato prognóza nebyla podložena kalkulacemi či plánem obchodních aktivit (přinejmenším takový plán není znám); vycházela zejména z dobrých výsledků hospodaření dosažených v minulosti. Nadprůměrné výnosy posledních let provozu floty, především roku 1997, pak byly již výrazně ovlivněny ziskem z prodeje lodí.

⁵⁷² Pozadí rozsáhlých spekulativních operací tvořily právně nedostatečně ošetřené konflikty zájmů. V průběhu těchto operací se během dnů či týdnů měnili vlastníci stamilionových „balíků“ akcií, při nichž jedni miliony získávali a jiní ztráceli. /Šulc, *Stručné dějiny ekonomických reforem v Československu (České republice) 1945–1995*, s. 88./

⁵⁷³ Trond Lillestolen, COS Ships Sold at a “Discount”, in: *TradeWinds*, 23. 10. 1997.

⁵⁷⁴ Garfield Geoff, Race for COS Ships Stops Dead, in: *TradeWinds*, 19. 2. 1998.

⁵⁷⁵ Trond Lillestolen, Czechs Bet on Comeback Cash, in: *TradeWinds*, 7. 1. 1999.

⁵⁷⁶ Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 149.

	1996	1997	1998
počet lodí	12	11	0
DWT celkem	464 962	405 097	405 077
BRT celkem	274 978	235 128	235 128
přepravené zboží (tuny)	3 077 000	3 315 000	2 425 000
zisk (Kč)	434 100 000	1 069 300 000	- 2 352 700 000 ⁵⁷⁷

Tabulka 8: Finanční výsledky České námořní plavby v letech 1996–1998⁵⁷⁸

V prvních letech po prodeji lodí se společnost zaměřila na poskytování služeb v oblasti administrace a řízení námořní plavby pro třetí strany, například pro rejdaře Van Ommeren.⁵⁷⁹ Tato podnikatelská aktivita netrvala dlouho – ČNP nabízela službu, pro kterou nebylo na trhu místo, respektive zahraniční rejdaři své lodě dokázali spravovat a řídit jednodušším způsobem než nákupem služeb v České republice. Brzy ČNP zajišťovala provoz jen čtyř námořních lodí; finanční přínos těchto aktivit samozřejmě nestačil ani na pokrytí nákladů firmy.⁵⁸⁰ A tak se rozsah služeb, které Česká námořní plavba poskytovala, v roce 2002 rozšířil o pronájem vlastních nemovitostí a v roce 2007 o realitní činnost.⁵⁸¹

Pokud jde o námořníky, někteří našli práci u nových vlastníků lodí, případně u jiných zahraničních rejdařů. Vzhledem k neustálému tlaku na snižování nákladů jsou dnes na pozici námořníků v mužstvu najímáni „levní“ pracovníci především z Dálného východu (typicky Malajsie, Indonésie, Filipíny). Čeští námořníci se pak mohou stále velmi dobře uplatnit v důstojnických funkcích, podobně jako Slováci, Ukrajinci, Poláci – díky profesionalitě a skutečnosti, že jsou „levnější“ než důstojníci západoevropští.⁵⁸²

⁵⁷⁷ „Prodej [lodí] realizovaly zahraniční dceřiné společnosti [založené při přeregistraci lodí] a mateřskému podniku vznikla neuhrazená pohledávka. Ta se promítla do hospodářského výsledku jako opravná položka, protože převod lodí na zahraniční dceřiné společnosti byl při jejich založení proveden jako prodej bez úhrady ceny lodí a veden jako pohledávka.“ /Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 149./

⁵⁷⁸ Údaje o lodích viz příloha č. 2; informace finančního charakteru vycházejí z internetové prezentace: Hospodářský výsledek, in: Námořní plavba [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/241.html>. Přeprava zboží a cestujících, in: Námořní plavba [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/2444.html>.

⁵⁷⁹ Trond Lillestolen, Cash Drought Delays Czech Bulk Comeback, in: *TradeWinds*, 3. 6. 1999.

⁵⁸⁰ Trond Lillestolen, Czech Ocean Struggles as Vessels Vanish, in: *TradeWinds*, 24. 2. 2000.

⁵⁸¹ Úplný výpis z obchodního rejstříku – Česká námořní plavba, IČ 000 01 082, in: Ministerstvo spravedlnosti, Veřejný rejstřík a Sběrka listin [online] [2015-06-30]; <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=411847&typ=UPLNY>.

⁵⁸² „Když jsem u nich jel vůbec poprvé [rejdařství Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck, Německo], tak tam byl kapitán Lutz Bierman, Němec, já jsem byl Čech, palubový číř [první palubní důstojník] byl Polák, já jsem měl ve strojovně Ukrajince, měl jsem tam z Litvy a měl jsem tam Bulhara. Na palubě to samé, akorát mužstvo potom ve strojovně, většinou jsou Filipínci.“ /Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

Poté, co byla flota rozprodána, Pavel Trnka podnikl ještě jeden „záchranný“ pokus obnovit provoz námořních lodí pod vlajkou České republiky, nebo přinejmenším se zapojením českého kapitálu. Oslovil tuzemské podnikatele s možností investovat do znovuvybudování obchodní floty. Pro start tohoto podnikání bylo podle jeho odhadů potřeba 20 až 25 milionů amerických dolarů (692 až 865 milionů Kč⁵⁸³), které by pokryly nákup čtyř nebo pěti námořních lodí typu bulk carrier z „druhé ruky“, přibližně osm let staré. Čeští podnikatelé nabídku odmítli.⁵⁸⁴ Jejich rozhodnutí samostatně do nákupu námořních lodí neinvestovat indikuje, že české námořní lodě se mohly na trhu dobře uplatnit zřejmě jen ve spolupráci se strategicky silným partnerem. Ovšem i v případě, že by se iniciativa na obnovu českého obchodního loďstva v nějaké formě realizovala, život námořníků by již byl jiný, než jaký si jej pamatují z doby před několika desítkami let.

⁵⁸³ Pro rok 1999 udává Česká národní banka průměrný kurz 34,6 Kč za jeden americký dolar. /Kurzy devizového trhu, měsíční průměry, in: Česká národní banka [online] [2015-10-12]; [https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=USD./](https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=USD/)

⁵⁸⁴ Trond Lillestolen, Czechs Bet on Comeback Cash, in: *TradeWinds*, 7. 1. 1999.

„Mám odslouženo 21 let, 7 měsíců, 13 dní. Kdybych mohl, hned bych se vrátil...“⁵⁸⁵ (o životě a práci námořníků)

Československá námořní plavba jako specifické odvětví národního hospodářství neměla jen nezpochybnitelný ekonomický, případně mimo-ekonomický význam (strategická úloha vlastního obchodního loďstva popsána v předchozích kapitolách); nabízela i možnost získat zajímavou, v některých ohledech výjimečnou práci. Romantické představy o tom, že povolání námořníka je úzce spjato s dobrodružstvím a zajímavými zážitky a zároveň se jedná o dobře placenou práci, se však v nejednom případě rozcházely s realitou každodenního života na námořní lodi. I pro to se podnik často potýkal s poměrně vysokou fluktuací – například v roce 1974 dosáhla fluktuace mezi námořníky 10,5 % (68 námořníků); v předchozích letech to bylo i více než 15 %.⁵⁸⁶

Důvody pro ukončení pracovního poměru u Československé námořní plavby (ČNP) lze rozdělit do několika základních kategorií. Například z výše uvedených 68 námořníků (rok 1974) jich více než polovina odešla od ČNP z rodinných důvodů (35 mužů; největším problémem pro tyto námořníky, respektive jejich rodiny, bylo dlouhé odloučení; nejčastěji se jednalo o muže, kteří v podniku pracovali dobu kratší než dva roky). Další příčinou byly disciplinární důvody (13 mužů; emigrace v rodině, celní přestupky, spáchání trestného činu, kádrové příčiny); následovaly zdravotní důvody (8 námořníků; sem byli zařazeni i ti, kteří záhy zjistili, že nesnáší moře); emigrace (5); úmrtí (4); bez udání důvodu (2); důchod (1).⁵⁸⁷

Některé z uvedených kategorií zahrnují i námořníky, kteří své zaměstnání opustili pro to, že nesplnilo jejich očekávání. Z velkých cestovatelských plánů často zbyly opakované cesty do zemí tzv. třetího světa, což v době, kdy se lidé toužili podívat především „na Západ“, byly jen málo atraktivní destinace (nenáviděné, pokud se taková cesta prodloužila o jednotvárné a nekonečné týdny strávené čekáním na vykládku na

⁵⁸⁵ Email z 27. 2. 2010 od bývalého námořníka první třídy /soukromá korespondence autorky/.

⁵⁸⁶ Pro srovnání: v roce 2012 byla v České republice míra fluktuace ve firmách s více než 100 zaměstnanci 11,5 %; za tzv. zdravou míru se považuje 5–7 %. /Míra fluktuace zaměstnanců v roce 2012, in: HR monitor [online] [2016-01-05]; <http://www.hr-monitor.cz/fluktuace/>

⁵⁸⁷ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, Ředitelské porady, karta 11, Materiál pro ředitelskou poradu č. 25, 14. 3. 1975, s. 2–3. (Údaje uváděné pro rok 1974 jsou s drobnými odchylkami platné pro celé období 70. a 80. let.)

rejdě⁵⁸⁸). Romantické představy o dobrodružství se pak proměnily v realitu tvrdé práce, někdy vykonávané ve velmi složitých podmínkách.

Já třeba jsem zažil na těch Vítkovicích, že jsme vltli do moře, kde byl stožár osmnáct metrů velkej, a teď jsme najednu jeli jak ponorka dolů, do vlny, ten stožár nebyl vidět.

Zažil jsem spousta bouřek, největší v Grónsku, kde byly takový asi sedmdesátimetrový dlouhý vlny a na vejšku to mělo dvanáct metrů asi. A vím, že jsme se nějak otočili, jeli jsme do Davisova zálivu, a sfouklo nás to malinko zpátky na Atlantik. A otočili jsme se ráno v osm hodin a potom jsme jeli dva a půl dne zpátky, abysme se vrátili na to místo, kde nás to otočilo. Přijeli jsme tam, měli jsme každej nějaký problémy, dvojitý vidění, bolel nás strašně žaludek...⁵⁸⁹

Ti, kteří na lodích pracovat zůstali, zde strávili mnoho let života a spíše než problémy spojené s povoláním námořníka zmiňují, jak jim moře a lodě chybí. Stali se „závislími“ – závislími na moři, na lodích, na práci námořníka. Právě těmto mužům je věnována největší část následující kapitoly. Právě oni svou těžkou prací pomáhali budovat a provozovat československou obchodní flotu a její dobré jméno.⁵⁹⁰ V dalších částech textu jsou nejdříve představena specifika činností námořníků v jednotlivých profesích. Následuje pojednání o působení komunistického režimu na námořních lodích. Zmíněna jsou také pozitiva spojená s prací námořníka – možnost cestovat, a to i s rodinou, možnost opatřit si zahraniční měnu a koupit západní zboží atd. O tom, že peníze a cestování „nebyly zadarmo“ pojednávají závěrečné části této kapitoly, které reflektují rodinný a partnerský život námořníků.

„Práce na lodi je zkrátka jiná“⁵⁹¹ (o profesích a lodní hierarchii)

Posádky československých námořních lodí byly rozděleny do tří základních oddělení (palubní, strojní, hospodářské) a tří hlavních úrovní lodní hierarchie – důstojníci, poddůstojníci, mužstvo.

⁵⁸⁸ Názorným příkladem je postoj lodi Orava II v roce 1985 v angolské Luandě – loď zde byla kvůli vykládce cukru skoro čtyři měsíce. /NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, Kniha Lodní deník Orava II z roku 1985./

⁵⁸⁹ Vítkovice kolem světa, in: Česká televize [online] [2015-02-10]; <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1181662874-zapomenute-vypravy/405235100221028-vitkovice-kolem-sveta/>, 5:43–6:24. Pokud jde o houpání lodi, v některých případech zápisy v lodních denících hovoří o náklonech 30 až 40 stupňů.

⁵⁹⁰ Dobrá pověst československé námořní plavby ve světě nemůže být podložena „tvrdými“ daty. Hodnocení je založeno jednak na subjektivních soudech námořníků, jednak na jejich srovnání vlastní práce s prací jiných námořníků v nejrůznějších částech světa. Známkou vysoké kvality pak bylo i získání dobrého hodnocení od Lloyd Register (viz poznámka č. 146).

⁵⁹¹ Rozhovor s J. K. (první kuchař, 22 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

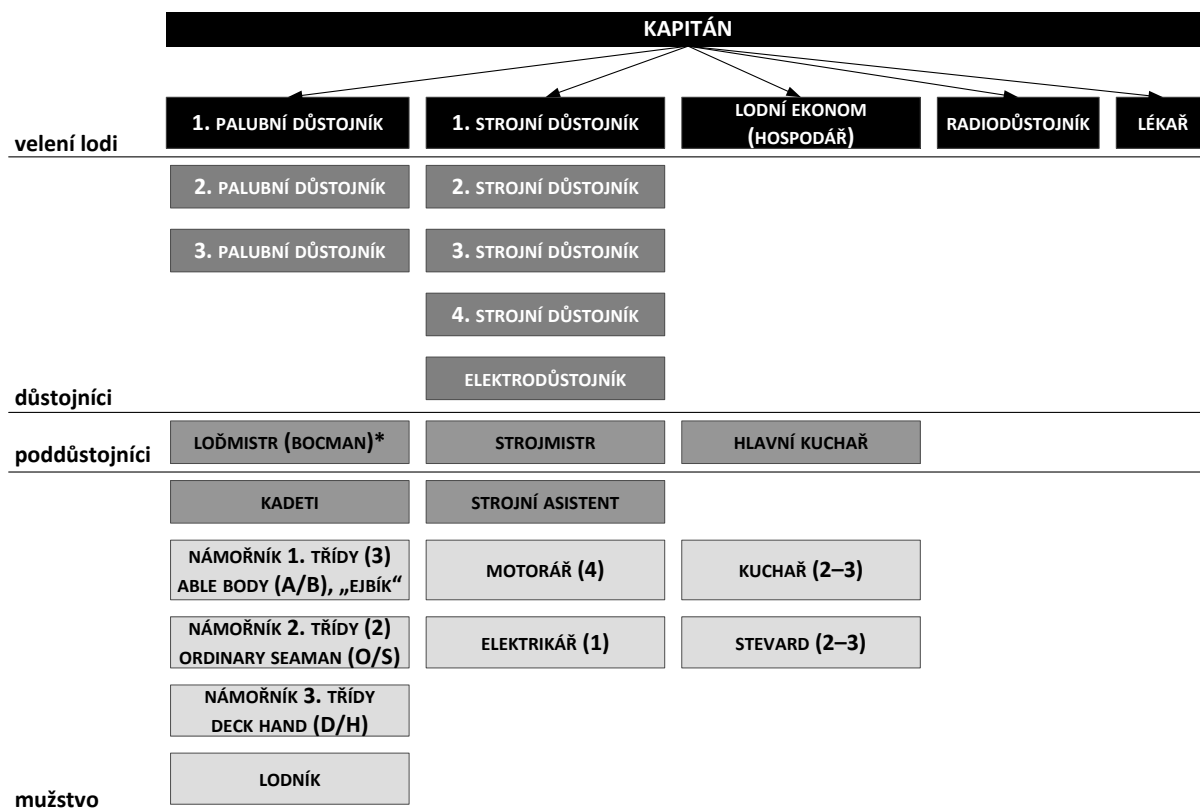


Schéma 2: Schéma lodní posádky⁵⁹²

Schéma odpovídá situaci na československých námořních lodích v 60., 70. a zčásti také v 80. letech. Čísla v závorkách označují počet pracovníků dané profese v posádce; pokud není číslo uvedeno, pozici zastával jen jeden muž.⁵⁹³ Proměnlivé byly počty mužstva – v závislosti na tom, kolik kvalifikovaných pracovníků konkrétní odbornosti měl podnik k dispozici v okamžiku, kdy bylo nutné posádku střídat. Na starších lodích nebyla obsazena pozice elektrodůstojníka; tuto odbornost a zároveň až čtyři elektrikáře vyžadovaly novější lodě s velkou mírou automatizace ve strojovně.⁵⁹⁴ V prvních letech provozu floty tvořilo posádku někdy i padesát mužů, včetně takových povolání jako

⁵⁹² Schéma zpracovala autorka textu na základě seznamu posádky z roku 1968 a 1981. /ANTM Praha, sbírka Historie lodní dopravy 629.12, karton Čsl. námořní plavba – rozpisy plaveb, Crew List lodi Pionýr, 3. 5. 1968; NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, V-A-2-7-3: Složka o kolizi lodi Bratislava, seznam posádky, 1981./

* Lod'mistra námořníci často oslovovali „bocman“ – z anglického boatswain (lod'mistr); podobně se námořník první třídy označoval jako „ejbík“ ze zkratky anglického able body.

⁵⁹³ Na československých námořních lodích nepracovaly žádné ženy, jelikož zákoník práce zakazoval ženám noční práci a činnosti, jež „jsou pro ně fyzicky nepřiměřené nebo škodí jejich organismu“.

/65/1965 Sb., Zákoník práce [online] [2015-06-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=65/1965&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy; § 150 a 152./
⁵⁹⁴ NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, V-A-2-7-3: Složka lodě Bratislava, Crew List, 1981.

tesař nebo topič.⁵⁹⁵ Do roku 1968 byla obsazena pozice zástupce pro věci politické (viz podkapitola o vlivu komunistické strany na námořních lodích). Jednotlivé profese jsou blíže popsány dále – od „nejviditelnějších“ mužů na lodi, těch, kteří pracovali na palubě, přes námořníky „skryté“ ve strojovně a servisní profese (kuchaři a stevardi), až po představení radiodůstojníka a lodního lékaře.

Palubní oddělení

Velká část palubní posádky (palubního mužstva) se nejdříve vyučila u Československé plavby labsko-oderské (ČSPLO), na Slovensku u Československé plavby dunajské. U ČSPLO si osvojili základní znalosti a dovednosti využitelné i pro profesi námořníka (zacházení s lodními zařízeními, uvazování lodi, základy navigace atd.). A pokud měli zájem, mohli získat zaměstnání u ČNP a pracovat na námořních lodích, kde se seznámili s námořní praxí, příslušnými znalostmi a dovednostmi. Odpracování určité praxe na námořní lodi a úspěšné složení kvalifikačních zkoušek pak umožňovalo, aby byli postupně povyšováni z pozice lodníka či námořníka třetí třídy až do funkce loďmistra (nejvyšší možná pozice dosažitelná po vyučení v oboru).

Pro důstojnické funkce bylo vyžadováno vzdělání vysokoškolské – po ukončení úplného středního vzdělání s maturitou se mohl student hlásit (být doporučen) ke studiu na námořní akademii v zahraničí.⁵⁹⁶

Tam jsem skončil gympl [...] a někde v knihovně jsem si půjčil [...] knížku *Moře volá odvážně*. A já jsem si říkal – Petříku jseš odvážnej, vypochoď na moře. Poslal jsem přihlášku na Plavbu. To jsem si zjistil všechno.⁵⁹⁷

Teoreticky bylo možné, aby si lodník, který se vyučil u ČSPLO, postupně zvyšoval kvalifikaci a byl povyšován z pozice námořníka až na nejvyšší příčku lodní hierarchie – post kapitána. Prakticky to však bylo problematické a žádný takový případ není zaznamenán. I kdyby se námořníkovi podařilo zvládnout střední školu v distanční (dnes kombinované) formě výuky, kvůli studiu na námořní akademii by musel přerušit praxi. Pro dotyčného by tento krok znamenal ztrátu stálého příjmu na několik let a pro podnik

⁵⁹⁵ Například při první plavbě lodi *Republika I* v roce 1952 palubní mužstvo netvořili námořníci 1., 2. a 3. třídy, ale jen lodníci a plavčíci; ve strojním oddělení mazači a topiči. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, kniha *Seznam posádky loď Republika I.*

⁵⁹⁶ Čechoslováci studovali námořní školy především v bývalém Sovětském svazu: nejčastěji v Oděse (Ukrajina), v některých případech v Klaipedě (Litva) či Kaliningradu (Rusko). Dále na námořních lodích pracovali absolventi škol polských (Štětín, Gdyně) a bulharské (Varna). V letech 1975–1989 tyto školy absolvovalo celkem 168 mužů, z nich 153 po ukončení studia nastoupilo k Československé námořní plavbě. /Námořní školy, in: *Námořní plavba* [online] [2015-02-27]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/2436.html/>

⁵⁹⁷ Rozhovor s P. K. (kapitán, 36 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

nežádoucí výpadek kvalifikovaného pracovníka, byť v nižší funkci. Proto i kdyby se takový „obyčejný“ námořník s ambicemi našel, nedostal by doporučení ke studiu.

Součástí výběru námořníků pro práci u ČNP byla i míra „spolehlivosti“, loajality k režimu vládnoucí komunistické strany.

Trošku sebekriticky jsem si uvědomil, že v tom výběru mohl být kluk, kterého námořničení třeba zajímalo odmala, šel si za tím, a já čistě jako ten kádrovaný jsem ho přeskočil. Svým způsobem to byla taková jakoby sebelítost, že jsem možná někomu vzal jeho zaměstnání.⁵⁹⁸

Podobně jako všechny ostatní podniky a organizace, také ČNP měla politicky orientované osobní oddělení (oddělení kádrově-personální práce) odpovědné za proces nábory zaměstnanců, včetně prověřování jejich politických postojů, vztahu k socialistickému zřízení atd.⁵⁹⁹ Pracovníci či pracovnice tohoto oddělení měli tudíž poměrně značnou moc, jelikož často rozhodovali o tom, zda námořník vycestuje do zahraničí, či nikoli. Svoji moc v některých případech zneužívali, jak uvádí jedna ze stížností.

[Tyto pracovnice] si dělají v rámci práce několikadenní zahraniční výlety na loď, zejména do NDR a PLR, odůvodňují to kontrolou kádrových dotazníků; přitom ani dotazníky do zahraničí nevozí, jen se námořníků zeptají, zda u nich nedošlo ke kádrovým změnám. [...] Pramen dále uvádí, že pracovnice kádrovky a osobního oddělení zneužívají svého postavení a ždímají námořníky tím způsobem, že vyžadují, aby jim vozili ze zahraničí dárky. Námořníci se bojí, aby jim kádrovka nedělala při cestách problémy a tak dárky vozí.⁶⁰⁰

Uvedené problémy se největší měrou zřejmě týkaly námořníků na pozici mužstva či poddůstojníků, jelikož kvalifikovaných námořních důstojníků byl často nedostatek. Nebyli tudíž tímto způsobem manipulovatelní. Dokonce v některých případech byla odbornost jedince řazena výše než jeho politická loajalita.⁶⁰¹ A tak mohlo dojít k situaci, jak si stěžovali důstojníci Státní bezpečnosti, že na lodích byl jen jeden člen

⁵⁹⁸ Rozhovor s J. V. (námořník první třídy, A/B, 6 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁵⁹⁹ Vladimíra Hradecká – František Koudelka, *Kádrová politika a nomenklatura 1969–1974*, Praha 1998, s. 116–117.

⁶⁰⁰ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 18, Hodnocení pracovníků KPÚ [kádrově-personální úsek] ČNP – závadové poznatky k chování na lodích, 4. 5. 1989, s. 1–2. Dokument dále uvádí, že jedna z pracovníků, kromě toho, „aby se zadarmo najedla, napila“, má „zájem o udržování a navazování pochybných intimních známostí s námořníky“. Navíc prý „vyžaduje dárky a pokud jí někdo nic nedá, tak klidně vlez do skříňky námořníka a vybere si z jeho věcí, co se jí hodí“. /Ibid., s. 2./

⁶⁰¹ Problém nedostatku kvalifikovaných československých námořníků byl řešen dočasným zaměstnáváním námořníků z jiných socialistických zemí, nejčastěji z Polska (v případě kapitánů výlučně ze Sovětského svazu). Toto řešení však bylo – přinejmenším v 80. letech – pro podnik finančně dosti náročné. Ve stejné době v souvislosti s dalším rozvojem floty se začaly množit stížnosti na nalodění delší než jeden rok, někteří námořníci vyhrožovali, „že věc dají soudu, neboť již přes rok neviděli rodinu“; jiní pak odmítali nalodit a raději podávali „žádost o rozvázání pracovního poměru“. /ABS Praha, objektový svazek 4147, Část 18, Problémy v zajišťování posádek lodí, 26. 5. 1989, s. 1–2./

komunistické strany, který zde žil „téměř v ilegalitě“.⁶⁰² Vzhledem k tomu, že členství v KSČ bylo důležitou podmínkou pro postup do vyšší (důstojnické) funkce, byly však takové cesty spíše ojedinělé.

Bez ohledu na počet straníků v posádce či aktivitu stranické organizace na lodi, byla pro námořníky vždy prvořadá starost o loď a bezpečnou plavbu (byť se míra jejich zaujetí pro práci mohla lišit). Hlavní odpovědnost za loď, lidské životy i náklad měl kapitán. Svou práci vykonával v souladu s mezinárodními konvencemi, se zákonem č. 61/1952 Sb. o námořní plavbě a dalšími předpisy, které vydávalo především Ministerstvo dopravy pověřené dozorem nad námořní plavbou.⁶⁰³ Zástupcem kapitána byl první palubní důstojník; k jeho povinnostem patřil dohled nad technickým stavem lodi a nákladem (připravoval plány nakládky a vykládky, kalkulace uložení nákladu, aby byla zajištěna stabilita lodi, atd.). druhý palubní důstojník zajišťoval péči o navigační pomůcky a zařízení, včetně map; byl zodpovědný za navigační můstek a kabinu; před tím, než loď opustila přístav, určoval kurzy pro celou plavbu; pokud na lodi nebyl lékař, druhý palubní důstojník byl zodpovědný také za lékařské vybavení a poskytování první pomoci. třetí palubní důstojník pečoval o veškeré záchranné a protipožární prostředky na lodi. Všichni důstojníci drželi strážní službu,⁶⁰⁴ v jejímž průběhu hlídali pozici lodi, její směr a rychlost, zapisovali veškerá data o plavbě do map a lodního deníku. Směr ani rychlost lodi nemohli změnit bez souhlasu kapitána (kromě nouzových situací).

⁶⁰² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Vyhodnocení operativní situace na m. a. s. Čsl. námořní plavba k 31. 8. 1989, 22. 9. 1989.

⁶⁰³ 61/1952 Sb., Zákon o námořní plavbě ze dne 29. října 1952 [online] [2015-07-30]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=61/1952&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy, část 2 Velitel lodi.

V mezinárodním kontextu byla nejdůležitější úmluva SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea/Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři, podrobněji viz vysvětlivky). Obecně je nejdůležitější profesní organizací pro námořní plavbu International Maritime Organization (Mezinárodní námořní organizace, IMO). Formálně byla založena v roce 1948 na konferenci OSN v Ženevě; v platnost vstoupila v roce 1958. Československo se stalo členem IMO v roce 1963, Česká republika pak v roce 1993. /Brief History of IMO, in: International Maritime Organization [online] [2016-01-03]; <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx/>.

Multilaterální spolupráce, in: Ministerstvo zahraničních věcí [online] [2016-01-05]; [http://www.mzv.cz/jnp/cz/zajimave_odkazy/mezinarodni_organizace\\$2548.html/](http://www.mzv.cz/jnp/cz/zajimave_odkazy/mezinarodni_organizace$2548.html/)

⁶⁰⁴ Službu zajišťoval vždy jeden důstojník a jeden námořník; podobný režim platil i pro služby ve strojovně (pokud se nejednalo o strojovny s automatizovaným provozem) s tím, že první strojní důstojník strážní službu nedržel.

	rozvrh služeb během plavby		rozvrh služeb na rejdě a při postoji v přístavu
1. důstojník	08:00–12:00	20:00–24:00	08:00–16:00
2. důstojník	04:00–08:00	16:00–20:00	16:00–24:00
3. důstojník	00:00–00:04	12:00–16:00	00:00–00:08

Námořník na pozici poddůstojníka – loďmistr (bocman) řídil práci palubního mužstva, především činnosti související s péčí o loď a lodní zařízení (s výjimkou strojovny). Odpovědný byl prvním palubnímu důstojníkovi. Říkalo se, že dobrý bocman se pozná už z dálky – podle toho, jak loď vypadá. Kromě věčného natírání, péče o loď a uklízení námořníci palubního oddělení upevňovali náklad, uvazovali a odvazovali loď při manévrech v přístavech (bocman spouštěl kotvu). Někteří z nich byli zruční při práci se dřevem nebo se železem, jiní byli mistři ve vázání uzlů (základní dovednost musel prokázat každý námořník), jiní dokonce v šití. Jeden z námořníků byl například na lodi „zařazován mimo systemizační stav“ a během cesty prováděl „opravy čalouněného nábytku, podlahových krytin, ložního prádla a pracovních oděvů námořníků“.⁶⁰⁵

Strojní oddělení

Na rozdíl od palubního oddělení („palubáků“) posádka strojního oddělení („mašináři“) pro práci na námořních lodích nepotřebovala speciální kvalifikaci – ve strojovně pracovali mechanici, strojníci, nástrojáři, motoráři, elektromechanici atd., kteří se vyučili nebo absolvovali střední odborné školy v některém z technických oborů. Podobně jako v palubním oddělení, praxe a úspěšné složení kvalifikačních zkoušek byly podmínkou pro kariérní postup až do poddůstojnické funkce strojmistra. Ten měl obdobné postavení ve strojovně jako loďmistr na palubě: dohlížel na strojní mužstvo, byl zodpovědný za hladký průběh denních činností, včetně nezbytných oprav.

Pro důstojnická místa ve strojním oddělení bylo vyžadováno vysokoškolské vzdělání technického směru. Stejně jako v případě palubního oddělení byli vysokoškoláci nejdříve zařazeni na pozici kadeta a po složení příslušných kvalifikačních zkoušek povyšováni.

Nás v té době [přibližně polovina 70. let] do mašiny jelo šest kadetů. Nezvykle vysoký počet. Ale bylo to tím, jak potřebovali nové lidi. Dokonce v té době byla výjimka, že strojaři, co měli české školy, nemuseli odjet dva roky jako strojní kadet, ale jen rok. A pak mohli dělat zkoušky na Ministerstvu dopravy na třetího důstojníka. [...] Já byl v té době na druhé lodi, na Oravě, a byli jsme někde v Tunisku. Letecky mě nechtěli vylodit kvůli zkouškám, že až přijedeme do Polska. Samozřejmě jsme se trochu zdrželi, takže do Polska jsme přijeli v den zkoušek. Tím mi propadla výjimka a musel jsem nalodit na třetí loď jako strojní kadet. To byly staré Vítkovice, kde jsem vlastně dojel tu praxi.⁶⁰⁶

Pokud jde o denní činnosti strojního oddělení, první strojní důstojník byl výlučně odpovědný za provoz a opravy veškerého strojního zařízení (nedržel služby jako ostatní

⁶⁰⁵ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 7, Záznam – Nedovolené obchodování v Murmansk, 2. 8. 1979, s. 1.

⁶⁰⁶ Rozhovor s J. T. (druhý strojní důstojník, 19 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

důstojníci). Další strojní důstojníci (druhý, třetí a čtvrtý) sdíleli odpovědnost za jednotlivé části strojovny; při strážních službách dohlíželi na správný chod všech zařízení. Elektrodůstojník byl zodpovědný za veškeré elektrické (později i elektronické) vybavení lodi (u modernějších lodí společně s několika elektrikáři).

Strojní posádka se starala o hlavní diesellový motor, kormidelní zařízení, přídavné motory vyrábějící elektrickou energii a řadu dalších strojů, od evaporátoru, který upravoval mořskou vodu na užitkovou, přes pumpy, čerpadla, kompresory, nakládací zařízení, chladicí zařízení (chladicí boxy pro potraviny například), až po klimatizaci, gyrokompas a navigační přístroje. Při takové práci, den za dnem, dlouhé týdny a měsíce plavby a postojů, při práci v nejrůznějších povětrnostních podmínkách, jak mašínáci tak palubáci ocenili dobré jídlo. To jim připravovali dva, někdy tři lodní kuchaři a určitý komfort při servírování zajišťovali stevardi.

Hospodářské oddělení

Kuchaři a stevardi se mohli stát námořníky bez speciální kvalifikace pro námořní plavbu. Na lodích vykonávali stejné práce jako doma v restauracích či hospodách, jen podmínky pro práci měli obtížnější, zvláště za špatného počasí.

Je to těžší, je to houpání, když se třeba, já nevím, mlátíte čtrnáct nebo patnáct dní v jednom kuse, furt, žím, bím, osmička, boky, semhle, támhle. [...] Ale nestalo se mi, za tu dobu, co jsem jezdil, a byl jsem na lodi čistého času asi dvaadvacet let, že bych neuvařil. Uvařil jsem za každého počasí. Ani jednou jsem nedával konzervu. Nikdy.⁶⁰⁷

Rozsah a náplň práce kuchařů a stevardů byl dán jejich zařazením v rámci oddělení. První kuchař připravoval maso, omáčky, staral se o zásoby, plnil roli zástupce hospodáře; druhý kuchař chystal snídaně, polévky, přílohy, zákusky, předkrmy a dezerty, pekl chléb a pečivo;⁶⁰⁸ třetí kuchař (když byla pozice obsazena) zajišťoval pomocné práce a umýval nádobí.⁶⁰⁹ Strava na československých lodích byla vždy velmi kvalitní a v dostatečném množství (bohaté snídaně, tříchodové obědové menu – polévka, hlavní jídlo, zákusek nebo zmrzlina; večere o dvou chodech – předkrm, hlavní jídlo).

⁶⁰⁷ Rozhovor s J. K. (první kuchař, 22 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁰⁸ „V USA, moje setkání: dědeček s babičkou – My jsme bejvalí emigranti. Já nevím, snad z osmačtyřicátého roku to byli emigranti. A říkali – Vidíme českou vlajku. Potřebujete něco mládenci? Dostali najíst, a největší bomba pro ně – Já, vy tady máte chleba. [...] Druhý den přišli a přinesli galon skotský. – To máte za ten chleba. – A mohlo by ještě bejt? – No samozřejmě. Tak kuchaři jim napekli chleba a oni byli šťastní, spokojení, asi se jim stýskalo po domově.“ /Rozhovor s V. B. (strojmistr, 27 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

⁶⁰⁹ Podobně jako mužstvo v palubním a strojním oddělení, i kuchaři po absolvování určité praxe mohli být povýšeni.

Stevardi pokrmy servírovali, zajišťovali úklid v jídelnách (na lodích byly dvě oddělené jídelny – pro mužstvo a pro důstojníky), mytí nádobí (než byly lodě v pozdějších letech vybaveny myčkami) a úklid kabin nejvyšších důstojníků. Někdy byla pro tyto práce obsazena pozice třetího stevarda, který měl na starosti úklid a během dlouhé plavby praní ložního prádla; jinak praní zajišťovaly prádelny v přístavech (námořníci dostávali každý týden čisté ručníky a jednou za dva týdny čisté povlečení).

Pokud jde o obsluhu v jídelnách, obecně lze říci, že u kapitána a nejvyšších důstojníků se jednalo o výraz vyššího statusu v lodní hierarchii (stejně jako v případě úklidu jejich kabin). Z praktického hlediska šlo o převzetí běžných činností stevardy tak, aby se velení lodi mohlo plně soustředit na svou náročnou práci. Obsluha byla vyžadována také pro hosty (lodivod, přístavní agent, celní správa, imigrační úředníci atd.) či pro cestující, kteří plně hradili jízdné, a další významné cestující (například zástupci vývozních podniků). Poskytnutí této služby celé posádce lze vnímat jako nejjednodušší řešení, jak zamezit případným stížnostem o nestejných podmínkách pro občany socialistického státu či zavádění „kapitalistických manýrů“ na socialistických lodích atd.

Hospodářské oddělení zastřešoval a řídil lodní ekonom (hospodář), absolvent vysoké školy ekonomického směru. Staral se o zásobování, kvalitu potravin i o finanční záležitosti – jednal s úředníky celní správy, v přístavech zajišťoval výplatu příslušné části platu námořníkům v cizí měně apod.; u hospodáře byly uschovány cestovní pasy námořníků.

Hospodář – stejně jako první důstojníci – patřil k nejvyššímu velení lodi s přímou podřízeností kapitánovi, podobně jako lékař a radiodůstojník. Hlavní rozdíl mezi těmito dvěma profesemi (samozřejmě kromě vlastní náplně práce) spočíval v tom, že bez radiodůstojníka by loď nevyplula, zatímco bez lékaře ano. Problém nedostatku lékařů na lodích nebyl výjimečný, vedení podniku jej od 70. let řešilo opakovaně (starší záznamy k této problematice nejsou k dispozici). V roce 1976 měla ČNP k dispozici tři trvale zaměstnané lékaře, další byli uvolňováni ze svých pracovišť a zůstávali zaměstnanci resortu Ministerstva zdravotnictví. Ovšem značná část těch, kteří byli „na příkaz“ Ministerstva zdravotnictví pro práci na lodích vyčleněni, neměli o nalodění zájem. Mnoho

z nich absolvovalo jen jednu cestu, zkusili si službu lékaře na námořní lodi, ale již se k této práci nevraceli; často jim nalodění nedovolil zaměstnavatel.⁶¹⁰

On o to nebyl velký zájem. Protože plat nebyl zas tak impozantní a lidi ztráceli kariéru. Nebo si mysleli, že ztrácí kariéru. [...] Byli jsme takzvaná kádrová rezerva pro Námořní plavbu. Ale museli vám držet vaše místo. Když ale někdo pořád jezdil, tak byli šéfové, kteří mu to nechtěli dopřát. Ale já měl báječného primáře, ten mi to dopřál rád. Přitom na lodního lékaře měli docela náročné kvalifikační požadavky. Praxe v nemocnici, na chirurgii nebo na interně, a půl roku práce v oboru.⁶¹¹

Pokud jde o radiodůstojníka, nejednalo se jen o osobu nepostradatelnou pro navigaci, ale i muže, který (do značné míry) na lodi držel „informační monopol“.

Bylo jenom radiospojení, na lodích jezdili radiáci [radiodůstojníci], každý den byl určitý čas stanovený k tomu, aby loď odeslala zprávy na podnik. Většinou ten měsíční report, tedy spotřeba paliva, pozice a takové věci. A zároveň se loď zpětně dozvěděla z podniku instrukce. A mezitím chodily zprávičky, které nebyly oficiální, kdy radiáci mezi sebou si řekli, co se děje. Pošta přišla až v přístavu, noviny, časopisy, dopisy. A když je člověk třeba měsíc na lodi, Pacifik se jede přes měsíc, dozví se všechno se zpožděním.⁶¹²

K hlavním činnostem radiodůstojníka patřilo přijímání zpráv o přístavech, které loď najížděla, o začátku vykládky nebo nakládky, o přípravě nákladu atd. Když bylo potřeba, objednával přes rádio potraviny, náhradní díly, opravy. Dále shromažďoval informace potřebné pro plavbu – zprávy o počasí, upozornění týkající se bezpečnosti plavby (vojenské manévry, změny v provozu majáků, poruchy navigačního vybavení, zprávy o ledovcích, vracích lodí, mrtvých vlnách, velkých krách atd.). Jeho povinností bylo samozřejmě také poslouchat signály SOS: na konkrétní mezinárodní frekvenci jsou každou hodinu vyhrazeny vždy dva tříminutové úseky pro volání tísňová volání. Tehdy je jiné vysílání zakázáno, všechny lodě naslouchají a jsou připraveny pomoci.⁶¹³

Takové situace však byly výjimečné, i když některé československé lodě se záchranných akcí přímo účastnily. Většinu času námořníci trávili běžnou prací podle své odbornosti a svého zařazení v lodní hierarchii. Možnost tuto práci vykonávat však byla do určité míry

⁶¹⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 15, Materiál č. 39 pro ředitelskou poradu konanou 4. 3. 1977, Kontrola plnění kolektivní smlouvy za rok 1976, 28. 2. 1977, s. 11.

⁶¹¹ Rozhovor s I. P. (lodní lékař, 13 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶¹² Rozhovor s J. T. (druhý strojní důstojník, 19 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶¹³ Na třetí mezinárodní radiové konferenci v roce 1912 bylo dohodnuto, že lodě budou naslouchat tísňové signály na frekvenci 500 kHz, a to v souladu s mezinárodním právem, které vyžaduje, aby každá loď vždy v 15. a 45. minutě ukončila vysílání na dobu tří minut a nechala frekvenci volnou k náslehu tísňových volání. /International Radiotelegraph Convention, signed at London, July 5, 1912, in: International Telecommunication Union [online] [2016-02-03]; <http://www.itu.int/en/history/Pages/RadioConferences.aspx?conf=37&dms=S0201000012>, čl. 32, s. 199./

ovlivněna aktivitami komunistické strany, respektive zástupci KSČ v podniku i v posádkách.

„Člověk se musel rozhodnout“⁶¹⁴ (o působení komunistické strany na námořních lodích)

V obecném povědomí dnes převažuje přesvědčení, že námořníci museli být velmi loajální k vládnoucímu režimu a spolupracovat se Státní bezpečností, aby mohli jezdit do zahraničí. Ve skutečnosti však působení vládnoucího režimu (a jeho represivních složek) v podniku i na lodích bylo složitější. Nicméně hlavní mechanismy vlivu vládnoucí strany byly obdobné jako doma v Československu. Především to znamenalo, že na každé lodi byly zastoupeny všechny základní společenské složky, tedy kromě komunistické strany také odbory (Revoluční odborové hnutí) a mládežnická organizace (Socialistický svaz mládeže). Celopodniková základní organizace KSČ a její „pobočky“ na lodích vyvíjely činnost v souladu s generální politikou komunistické strany.⁶¹⁵ Řídil je předseda závodní organizace v ústředí (schvalován organizačním sekretariátem ÚV KSČ), který byl i součástí nejužšího vedení podniku.⁶¹⁶ Je však potřeba brát v úvahu vzdálenost mezi těmito dvěma složkami strany, díky níž byl život na lodi do značné míry izolován od toho, co se dělo v Československu.

Problémy mohly působit situace, kdy představitelé KSČ v posádce (zejména předseda lodní organizace) nerespektovali lodní hierarchii a skutečnost, že na lodi nejvyšší odpovědnost za lidské životy, náklad i loď připadla kapitánovi.⁶¹⁷

⁶¹⁴ Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶¹⁵ Komunistická strana uplatňovala přímou a nepřímou formu řízení společnosti: nepřímou „byly řízeny státní, hospodářské, kulturní instituce a společenské organizace“, a to prostřednictvím komunistů, „kteří na svém působišti aplikovali usnesení a směrnice orgánů KSČ“. Přímou pak vybrané organizace a útvary, „jimž komunistické vedení zadávalo úkoly a podílelo se na jejich financování“. /Karel Kaplan, *Kořeny Československé reformy II*, Brno 2002, s. 154./

⁶¹⁶ Organizační sekretariát ÚV KSČ již v roce 1954 schválil směrnice „pro práci stranických organizací na námořních lodích“; podle nich státně hospodářské oddělení ÚV KSČ mělo vůči základním organizacím strany na lodích „funkci okresního a krajského výboru strany“. V roce 1967 byla tato funkce převedena z hospodářského na mezinárodní oddělení ÚV KSČ. /NA Praha, fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – politické byro 1954–1962, sv. 11, arch. j. 17, bod 18, Převedení řízení stranických organizací a zástupců velitelů pro věci politické na čs. námořních lodích ze státně hospodářského odd. do mezinárodního odd. ÚV KSČ, 10. 1. 1967, příloha III, s. 1./

Později bylo řízení stranických organizací na námořních lodí i zástupců velitelů pro věci politické převedeno na státně-hospodářské oddělení ÚV KSČ; v roce 1967 pak na mezinárodní oddělení ÚV KSČ.

⁶¹⁷ Ustanovení 34-1 úmluvy o bezpečnosti na moři SOLAS zajišťuje absolutní právo kapitána rozhodovat v zájmu bezpečné plavby a ochrany mořského prostředí: „Vlastník, nájemce, společnost provozující loď nebo jiná osoba nesmí bránit kapitánovi lodi v jakémkoli rozhodnutí, které je podle jeho vlastního uvážení nezbytné pro bezpečnost lidského života na moři a ochrany mořského prostředí.“ /Regulation 34-1 –

Nutili a nenutili. To bylo na každém. Já jsem tam teda vlezl [do KSČ] nakonec na chvilku. To když už jsem dělal kapitána. Třikrát jim to nevyšlo, ale nakonec jsem říkal – No co, no. Protože oni si tam dělali stranické schůze, rozhodovali si tam o něčem a nikdo mi nic neřekl. A jako kapitána si mě na to nezvali. Řekli mně – Nejsi ve straně, takže tam nemáš co dělat. Takže nakonec jsem si říkal – Nedá se nic dělat, moulo, musíš tam taky, abys věděl.⁶¹⁸

Příslušnost ke komunistické straně byla pro povýšení do funkce kapitána velmi důležitá – jednalo se o tzv. nomenklaturní funkci, jejíž obsazení kontrolovala komunistická strana (v tomto případě Ústřední výbor KSČ pověřil tajemníky, aby se vyjadřovali k obsazení funkcí námořních kapitánů).⁶¹⁹

Kdo nebyl v partaji, tak mohl mít, já nevím kolik let kapitánské zkoušky, mohl mít kvalifikaci a nebyl kapitánem. Nebyla důvěra. Maximálně jste mohla jezdit jako první palubní důstojník, což je tedy zástupce kapitána.⁶²⁰

Citované zkušenosti kapitánů ukazují, že v některých obdobích bylo možné vykonávat nejvyšší funkci na lodi i tehdy, pokud námořník nebyl členem komunistické strany. Svou roli zde hrál nedostatek kvalifikovaných sil zmiňovaný v předchozích kapitolách, možná i spolehlivost a loajalita dotyčného námořníka.⁶²¹ Nicméně skutečnost, že námořníci nebyli povyšováni z toho důvodu, že nebyli členy komunistické strany, potvrzují první týdny po listopadu 1989, kdy byli povýšeni tři první palubní důstojníci do funkce kapitána (kvalifikační zkoušky složili v letech 1965, 1976, 1982).⁶²²

K problematice konkrétního působení komunistické strany přímo na lodích je k dispozici jen málo pramenů. Určitým způsobem téma shrnuje zpráva o situaci na námořních lodích z prvního období tzv. normalizace. Poukazuje na to, že „počátky nedostatků v politické práci na československých lodích jsou tak staré jako ČNP sama“, jelikož při utváření podniku v podstatě nebyli k dispozici žádní odborníci „s dostatečným smyslem pro politickou práci“, takže posádky tvořili lidé, kteří v oboru pracovali již za první republiky. A protože se s ohledem na vnitrozemskou polohu státu

Master's Discretion, in: Maritime and Coastguard Agency Government UK [online] [2016-02-01]; https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/solas_v/Regulations/regulation34_1.htm/

⁶¹⁸ Rozhovor s P. K. (kapitán, 36 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶¹⁹ Hradecká – Koudelka, *Kádrová politika a nomenklatura 1969–1974*, s. 166.

⁶²⁰ Rozhovor s V. S. (kapitán, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶²¹ Svou roli však hrála i skutečnost, že případný nájem důstojníků v zahraničí (typicky Polsko, u námořních kapitánů Sovětský svaz) byl poměrně finančně náročný. Například v roce 1982 částky za platy cizích státních příslušníků převyšovaly mzdovou úroveň československých pracovníků ve stejných funkcích v celkové částce 5 004 000 Kčs (v daném roce to představovalo 8 % celkového dosaženého zisku). /NA Praha, f. ČNP nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983, s. 7./

⁶²² NA Praha, f. ČNP nezpracovaný, Operativní porady GŘ, karton 8, Zápis č. 18 z operativní porady konané 21. 12. 1989.

jednalo o velmi specifická povolání, stali se tito lidé „nepostradatelnými odborníky a neomezenými vládci“ na úseku námořní plavby. „Dělničtí kádři“, kteří u podniku později začali pracovat, byli „asimilováni těmito starými odborníky“ a přejali předchozí politiku, jež vycházela z prvorepublikových zkušeností.⁶²³ Což samozřejmě nebylo žádoucí s ohledem na implicitní propojení éry první republiky s demokratickými principy řízení státu, tržní ekonomikou atd. Zmiňovanou „asimilaci dělnických kádrů“ usnadňovalo „působení protisocialistické propagandy“ v zahraničí, nekritické srovnávání „dvou společenských řádů“, ale i „polovojenský režim života na lodi, [...] závislost další kariéry na posudcích a doporučeních“, které zpracovávali vedoucí pracovníci.⁶²⁴

Zajistit, aby na námořních lodích pracovali muži profesně zdatní, a zároveň loajální k vládnoucí komunistické straně a stranické garnituře, však bylo velmi obtížné – zejména s ohledem na vyprázdněnost komunistické ideologie, prohlubující se v období tzv. normalizace. V otázce loajality námořníků bylo možné spolehnout se u některých na jejich lásku k práci na námořní lodi, u jiných na obavy, aby tuto práci (a související výhody) neztratili.

Pozornost si zaslouží skutečnost, že problémy s politickou „vyspělostí“ posádek námořních lodí se objevovaly od samého počátku provozu československé obchodní floty, včetně doby, kdy na lodích působili političtí pracovníci – „námořníci“ ve funkci zástupce pro věci politické (ZVP). Tato funkce byla obsazena již při vyplutí první československé lodi Republika I v roce 1952. Jednalo se o pracovníky, kteří spadali pod politické oddělení ČNP, „které bylo přímo řízeno ÚV KSČ“.⁶²⁵ Pozice zástupců pro věci politické byla zrušena na jaře 1968 jako součást demokratizačního vývoje ve společnosti. V rámci tzv. normalizace však již obnovena nebyla: pro bezproblémový provoz lodě byla aktivita těchto mužů zbytečná; navíc jejich „politický“ či „výchovný“ vliv na ostatní členy posádky byl spíše negativní, námořníci si jich nevážili, vnímali je jako nutné zlo.

To byly výlupky ctností. Zástupce velitele pro věci politické. [...] Blbí primitivové. A z toho plynulo, že jak měl někdo vyšší vzdělání, byl chytřejší, tak automaticky se z něho stával třídní nepřítel. Kecy [důraz]. Většinou nasávali [důraz]. To byli největší ožralkové. Protože on neměl pracovní dobu, on neměl nic. [...] Že by tedy rodné straně dělali dobré

⁶²³ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Projevy teroru na ČNP v roce 1968–69, 27. 5. 1970, s. 1–2.

⁶²⁴ Ibid., s. 2.

⁶²⁵ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Zpráva o služební cestě do Polské lidové republiky, 18. 4. 1968, s. 3.

jméno, to v žádném případě ne [smích]. Ne [důraz]. [...] Neznám z nich žádného, a že jich byla pěkná řada, který by stál za zmínku.⁶²⁶

Někteří byli dobří, někteří nic moc. [...] To prostě byli nemakačenkové totální. Ti se vozili na lodi a byli tam prostě jako dozor. Já nevím, jak bych to řekl. Nad posádkou dozor. Aby nikdo třeba neutekl někde ve světě. A stejně utekli, že jo. [...] No prostě neměli nic jiného na starosti než tohle. To bylo podle ruského způsobu. Když jsme se někde potkali s ruskými loděmi, tak tam byli kolikrát dva i tři. [...] To byl džob tohle. Nemuseli manuálně pracovat, jenom psali něco.⁶²⁷

Další důvod pro zrušení této funkce představovala skutečnost, že výběr politických pracovníků často určovaly protekční zájmy, že jejich práce byla formální a že se „řada ZVP před námořníky osobně zdiskreditovala (opilství, šmeliny apod.)“,⁶²⁸ což odkládají i vzpomínky některých námořníků. Možnost cestovat pak představovala jednu z nejvýznamnějších výhod, kvůli kterým byl výběr ZVP ovlivňován protekcí.

„Byl jsem zvědavý, jestli je moře slané“⁶²⁹ (o cestování a emigraci)

Klíčové pro vycestování námořníků z Československa bylo získání tzv. „doložky do celého světa“,⁶³⁰ která opravňovala k návštěvám všech zemí, kde loď kotvila, pokud to umožnily příslušné místní orgány (v některých případech musela ČNP pro námořníky zajistit i víza, typicky při cestách do Spojených států). Důležitým identifikačním dokumentem námořníka v zahraničí byla námořnická knížka.⁶³¹ Proto bylo možné, aby cestovní pasy všech členů posádky od okamžiku nalodění do vylodění byly uschovány u hospodáře (za tímto opatřením mohla být i snaha bránit námořníkům v emigraci, či zajistit, aby se v průběhu dlouhého pobytu na lodi cestovní pas neztratil).

⁶²⁶ Rozhovor s V. S. (kapitán, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶²⁷ Rozhovor s K. T. (první kuchař, 38 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶²⁸ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 2.

⁶²⁹ „A já jsem nikdy moře neviděl. Vyšel jsem ven, dívat se na moře, no a moc jsem neviděl, protože byla mlha. A jak jsem byl zvědavý, tak jsem si spomenul, že moře je slané. Ale nemohl jsem dosáhnout k moři. Já tak byl jsem zvědavej, jestli to moře je slané a či je vůbec slané, tak jsem potajmu spustil kbelík do vody a vytáhl jsem si vodu, slanou vodu, dal do toho prsty, ochutnal jsem – Jé, ono fakt je to slané! Tak moře je slané.“ /Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

⁶³⁰ Takto o dokumentu hovoří námořníci. Jednalo se o trvalou výjezdni doložku „k cestám na Západ“, vydávanou „v podstatě jen k služebním účelům, zpravidla na pasy vydané pro služební účely“. Tyto pasy a doložky musely být po návratu odevzdány do úschovy tomu, kdo o ně požádal. /Jan Rychlík, *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*, Praha 2007, s. 69./

⁶³¹ Námořnická knížka (Seaman's Book) je mezinárodně uznávaný identifikační doklad pro námořníky, který však nenahrazuje cestovní pas. Je vydávána podle konvence Mezinárodní organizace práce (International Labour Organization; ILO) z roku 1958; poslední aktualizace 2003. /C185 – Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185), in: International Labour Organization [online] [2016-02-03];

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C185/

On kapitán se třeba snažil nevydat pas. Protože když jste přišla na loď, okamžitě vám sebrali pas. A vím, že tehdy se říkalo, že přišli za kapitánem, ať vydá pas a věci toho V. [námořník, který emigroval v západoněmeckém Kielu]. A kapitán řekl, že nevydá. Tak mu řekli – Tady se uvažte a až si to rozmyslíte a dáte nám ten pas, můžete plout dál. Tak si to půl dne rozmýšlel a pak ten pas vydal.⁶³²

I když bylo cestování nespornou výhodou práce u ČNP, žádný z narátorů nespojoval své rozhodnutí stát se námořníkem s představou, že bude moci jezdit do zahraničí. Pokud vůbec o tématu hovořili, pak jenom v tom smyslu, že cestovat mohli. Zmínky o navštívených zemích se v rozhovorech objevovaly náhodně, zejména tehdy, pokud byly důležité pro kontext vyprávění. Samozřejmě, že oproti ostatním Čechoslovákům námořníci nezpochybnitelnou výhodu měli. Z praktického hlediska však mohlo být často obtížné možnost cestovat využít – někdy kvůli umístění přístavu mimo zajímavé oblasti, například na průmyslových perifériích, jindy z důvodů finančních, případně časových (i při vykládce bylo nutné dodržovat pracovní dobu, držet strážní služby atd.). Práce na námořní lodi však neumožňovala jen cestování, ale i poměrně bezproblémovou emigraci.

Emigrace

Kompletní data o emigracích v rámci ČNP nejsou v dostupných záznamech k dispozici; zachovaly se však informace o emigraci námořníků v roce 1968 a v prvních normalizačních letech. Ještě v průběhu srpna 1968 emigrovalo 24 námořníků, více než polovina z nich společně s manželkou a dětmi; do konce roku 1969 pak emigrovali již jen čtyři muži.⁶³³ Celkově v letech 1968–1974 emigrovalo 62 „pracovníků ČNP převážně z řad námořních důstojníků“.⁶³⁴ V dalších letech se problematika emigrace mezi pracovníky ČNP od celkového vývoje v Československu již tolik neodlišovala, podobné byly i racionalizační strategie těch, kteří se rozhodli zůstat.⁶³⁵

⁶³² Rozhovor s I. P. (lodní lékař, 13 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶³³ Údaje pro rok 1968: NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 4, Materiál č. 43 pro ředitelskou poradu konanou 16. 5. 1969 – Informace o činnosti právního referátu, 6. 5. 1969, s. 5. Údaje pro rok 1969 vycházejí z jednotlivých zápisů z ředitelských porad /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 5/.

Těchto 28 mužů představuje přibližně 2 % všech námořníků, kteří byli zaměstnáni u ČNP, což bylo rozhodně více než poměr emigrujících za celou republiku, 70 130 osob v letech 1968–1969, tedy 0,5 % populace. V období let 1968–1989 pak z republiky emigrovalo celkem 146 462 osob. /František Gebauer – Karel Kaplan – František Koudelka – Rudolf Vyhnaněk, *Soudní perzekuce politické povahy v Československu v letech 1948–1989: Statistické údaje*, Praha 1993, s. 196./

⁶³⁴ ABS Praha, objektivový svazek 4147, část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976, s. 4.

⁶³⁵ Pro srovnání například: Miroslav Vaněk – Pavel Mücke, *Velvet Revolutions. An Oral History of Czech Society*. New York 2015, s. 25–26.

To ani nešlo. Já měl ještě dva bratry, všichni se dobře učili, všichni měli zaměstnání. Táta učitel, ten by skončil v cukrovaru jako počítač pytlů. Víte, to by nešlo. Já kdybych utekl, tak bych zničil plno lidí. Bych zničil plno lidí. To kdyby byl člověk sám, něco jiného.⁶³⁶

Zvažoval, samozřejmě, ale říkal jsem si, že když budu emigrovat, odsere to hromada jiných. A co mně scházelo? Mně v podstatě tady nic nescházelo. Já jsem si přivezl, co jsem chtěl, peněz jsem měl pořád dost, já jsem nikdy netrpěl nějakou nouzí. A jako kapitán i ty dolary jsem měl pěkné, nejmenší důvod nebyl.⁶³⁷

Námořníci však často zmiňovali, že oni „venku zůstat mohli“, a nepřímo tak upozorňovali na svou profesionalitu, schopnosti a dovednosti, díky nimž by mohli být zaměstnání kdekoli na světě, včetně kapitalistických zemí s konkurenčním trhem práce. Zároveň si ale byli vědomi, že díky svému povolání jim v podstatě „nic nechybělo“, jak zmiňoval i jeden z bývalých kapitánů citovaný výše – měli rádi svou práci, měli dostatečný příjem a díky cestování i určitou míru svobody (samozřejmě, že uvedené závěry jsou nutně jednostranné – vypovídají o postojích těch, kteří neemigrovali).

V okamžiku, kdy základní potřeby námořníků byly uspokojeny (dobrý výdělek, práce, kterou měli rádi, značná svoboda pohybu), začali tito muži oceňovat hodnoty jako domov, rodinné prostředí, místo, odkud člověk pochází, kam patří a kam se rád vrací.

Ale já jsem ten obyčejný kluk z té vísky, od Frýdlantu. Tak jsem říkal – Co bych já dělal v Německu. Já miluji Frýdlant a Jizerské hory, takže já nemám důvod emigrovat. Nezůstal jsem. Řekl jsem si – Nebud' blbej, radši jed' domů. Máš tam mámu a bráchy a to.⁶³⁸

Tento muž dál vyprávěl, že to byla jeho manželka, která ho přemlouvala k emigraci, protože „se bála vracet do té šedi“.⁶³⁹ Důvody, kterými ji přesvědčoval, aby zůstali, se v průběhu času proměňovaly, měly však společný základ – zajistit si možnost návratu do rodného kraje. A tak citovaný námořník své rozhodnutí neemigrovat vysvětloval nejdříve s ohledem na stárnoucí rodiče, potom na začátek povinné školní docházky dětí a ještě později zdůrazňoval, že by pro něj bylo obtížné začínat nový profesní život v zahraničí, což by mělo dopad i na příjem celé rodiny.

V tomto světle se jeví jako skutečně velmi absurdní obava pracovníků Státní bezpečnosti, že by emigroval kapitán se svou rodinou, pokud by jej doprovázela při spolujízdě (podrobněji o spolujízdách v části o cestování s rodinou), i s lodí a nákladem.

⁶³⁶ Rozhovor s J. N. (lod'mistr, 30 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶³⁷ Rozhovor s P. K. (kapitán, 36 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶³⁸ Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶³⁹ Ibid.

Představitelé StB toto považovali za velké riziko zvláště tehdy, když loď vezla náklad vojenského charakteru:

Prosím jest-li můžete zaříd'te aby kapitáni vezoucí speciální náklady nesměli vzít sebou celou rodinu. Může se to zdůvodnit nebezpečím výbuchu nebo podobně. Kdyby došlo k emigraci kapitána i s lodí těžko by jsme zdůvodnili, že si toho někdo již dříve nevšiml.⁶⁴⁰

I podezření, že chce námořník nebo kdokoli z jeho rodiny emigrovat, mohlo znemožnit jakékoli další cesty do zahraničí, což znamenalo ztrátu zaměstnání u ČNP. Pro někoho by to byla jen ztráta určitých výhod, pro muže, kteří na své práci námořníka byli v podstatě závislí, však skutečná osobní tragédie. A tak se problematika emigrace stala poměrně častým námětem nejrůznějších „zpráv“ zasílaných buď do podniku, nebo přímo státobezpečnostním složkám – – jednak byla Státní bezpečností žádaná, jednak představovala snadnou cestu, jak někomu ublížit. Dalším frekventovaným tématem anonymních dopisů či udání byly finanční prohřešky, zejména aktivity související s obchodováním na černém trhu.

„Trochu si přilepšit“⁶⁴¹ (o platech a šmelině)

Základní příjem námořníka tvořil plat vyplácený v československých korunách; za dobu strávenou prací na lodi měl nárok na další příplatky (v korunách i v zahraniční měně). Pro ilustraci jsou platové podmínky námořníků dále prezentovány prostřednictvím údajů z roku 1972, po zavedení nové úpravy platů. Jednalo se o navýšení základních tarifů i příplatků, jež primárně vycházelo ze snahy, aby mzda byla motivačním faktorem i adekvátní odměnou za těžkou práci. Zároveň je možné, že toto opatření bylo přijato v souvislosti s počátkem tzv. normalizace jako jistá míra kompenzace za deziluzi po roce 1968, jako cesta ke stabilizaci pracovníků po první rozsáhlé vlně emigrací atd. (nicméně v roce 1977 generální ředitel upozorňoval na skutečnost, že s ohledem na „zvyšování životní úrovně [...] námořnické povolání přestává být atraktivní“⁶⁴²).

V roce 1972 došlo ke zvýšení základních tarifů v průměru o 8,4 %; navýšení se pohybovalo v rozsahu od 2,8 % (druhý strojní důstojník, motorář) po 11,6 % (loďmistr),

⁶⁴⁰ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 2, Služební záznam, 28. 9. 1970. Jedná se o interní dokument připravený jako podklad pro jednání mezi důstojníkem Státní bezpečnosti a ředitelem ČNP.

⁶⁴¹ Rozhovor s J. N. (loďmistr, 30 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁴² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Roční rozbory a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976, s. 15.

13,5 % (první kuchař), 14,9 % (námořník první třídy).⁶⁴³ Plat námořníků se skládal z několika částí: základní tarif, všeobecný příplatek,⁶⁴⁴ příplatek za pobyt v tropech, věrnostní příplatek,⁶⁴⁵ v případě zastupování příplatek 20 % k základnímu tarifu. Přesčasová práce, pokud nebylo poskytnuto náhradní volno, byla odměňována plošnou sazbou 30 % tarifu (u kapitánů a prvních důstojníků tvořila odměna za přesčasovou práci součást tarifu). Námořníkům byly vypláceny i tzv. podíly na hospodářském výsledku. Dalším finančním benefitem bylo bezplatné ubytování a strava na lodi.⁶⁴⁶ Součástí platu byl příplatek za nebezpečný náklad (především výbušniny a nebezpečné chemikálie) ve výši 60 Kčs za každých započatých deset dní přepravy, včetně nakládky a vykládky.⁶⁴⁷ Námořník tak například za cestu z Polska na Kubu, která trvala 17 dní plus jeden den nakládky a vykládky (v případě nákladů tohoto typu byla loď v přístavu odbavena velmi rychle), obdržel odměnu 120 Kčs.⁶⁴⁸

Při tzv. vynechávce (doba trávená v Československu, kdy námořník čerpal zákonnou dovolenou plus náhradní volno za služby a přesčasy), bylo vypláceno přibližně 62 % platu (základní platový tarif plus věrnostní příplatek).⁶⁴⁹ Všechny ostatní příplatky se vztahovaly k práci na moři, tudíž při vynechávce nebyly vypláceny. Po úpravě z roku 1972 dosáhl nejvyšší měsíční plat – plat kapitána – včetně všech příplatků, výše 7790 Kčs; ten nejnižší (námořník třetí třídy, mladší námořník) pak 1850 Kčs (průměrný plat v

⁶⁴³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 7, Materiál č. 67 pro ředitelskou poradu konanou 20. 8. 1971, Návrh platového výnosu členů posádek čs. námořních lodí (dále jako: NA Praha, f. ČNP, Platový výnos), tabulka Inventura platů.

⁶⁴⁴ Příplatek za ztížené podmínky při práci (hlučnost, vibrace, změny klimatu, omezení kulturního a osobního vyžití, zdravotní podmínky cizích zemí, zvýšené nebezpečí, mzdové zvýhodnění za práci v sobotu a v neděli, za pracovní pohotovost, za noční práce. /NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, s. 2./

⁶⁴⁵ Rozpětí tohoto příplatku se pohybovalo přibližně od 10 % (pět let práce v ČNP) do 35 % (27 let a více). /NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, příloha č. 1, Tabulka tarifních platů a příplatku za setrvání v čs. námořním loďstvu./

⁶⁴⁶ Námořníci dostávali vydatné a kvalitní jídlo třikrát denně. V době mezi jídlly měli k dispozici takzvanou pentru (z anglického pantry, spižírna) vybavenou tak, aby si mohli kdykoli připravit drobné občerstvení – káva čaj, pečivo, máslo, vejce, džem. Na noc byla pentra doplňována o další drobné občerstvení, především sýry a uzeniny. Pentru však nevyužívali jen námořníci ve službě: „A půlnoční pentra se musela dost vybavovat. Kór když se někde něco semlelo na kabině, nějaký mejdan, svátek, narozeniny, to bylo velice znát. Anebo když jsme stáli v přístavu a koukalo se třeba na kino do dvou hodin, tak se musela ve dvanáct hodin doplňovat pentra. Toho jsem se nadělal hodně a hodně.“ /Rozhovor s J. K. (první kuchař, 22 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

⁶⁴⁷ NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, s. 24.

⁶⁴⁸ Ještě na konci roku 1966 vedení podniku možnost vyplácet příplatek za nebezpečný náklad zamítlo s tím, že tato kompenzace je již součástí základního platu, při jehož stanovení bylo k nebezpečné a ztížené práci na lodi přihlédnuto. Navíc bylo argumentováno, že by zavedení příplatků „zkomplikovalo práci při výpočtu mzdových nákladů“. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, Materiál č. 119 pro ředitelskou poradu konanou 2. 12. 1966, 29. 11. 1966, s. 2./

⁶⁴⁹ NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, s. 2.

dopravě činil 2091 Kčs⁶⁵⁰). Po krácení platu při vynechávce se všechny výdělky v kategoriích V, VI a VII (platy mužstva, viz tabulka č. 9) dostaly pod úroveň republikového průměru.⁶⁵¹ A tak námořníci/jejich rodiny byli nuceni z plného platu určitou část spořit pro období vynechávky. Kromě toho se námořníci snažili najít si při pobytu doma nějakou brigádu, ačkoli tyto aktivity nebyvaly ze strany podniku příliš podporovány.

Ještě zkraje Plavba dělala drahoty. – Soudruhu, vy chcete brigádu? Jedině povolujeme brigádu na Smolný Peci [výstavba podnikového rekreačního střediska v Karlovarském kraji]. Já říkám – Prosim vás, já mám tady malý dítě a já pojedu na tejden pryč? To nepřipadá v úvahu. No já si nedovedu představit, že by mi nepovolili brigádu. [...] Doma bych se asi zbláznil. Nemůžu pořád číst nebo koukat na televizi. Tak jsem jezdil, díky známým, v Uhelných skladech. Jsem dělal řidiče z povolání. A ve finále – bílý plášť a tady uprostřed Václaváku jsem dělal výčepáka. A to bylo docela dobré. Protože tam se nekouřilo, luxusní podnik, páté patro, srandy kopec, bezvadné jídlo. Já jsem tam dělal výčepáka. Asi sedm let mám odboucháno. Třeba tři měsíce jsem tam byl, půl roku, rok. To bylo něco pro mě – v bílém plášti, já strojník.⁶⁵²

Určitou část měsíčního platu si námořník mohl nechat proplatit v měně některého ze socialistických států. Na počátku 70. let to bylo 600 Kčs pro platové třídy I a II; 450 Kčs pro třídy III a IV a 350 Kčs pro kategorie V až VII. Jednalo se přibližně o 10 % platu u nejvyšších tarifů a 18 % u skupiny nejnižších platů. Tato částka mohla být použita také k nákupu zboží v lodní kantýně, kde si námořníci mohli pořídit cigarety, alkohol, žvýkačky, pánskou kosmetiku, vše západní provenience (při takovém nákupu námořník šetřil zahraniční měnu). Pokud námořník danou částku nevyčerpal, byla mu převedena na tuzexové poukázky/bony v poměru 1 Kčs : 0,6 bonu⁶⁵³ (v 70. letech se jeden bon na černém trhu prodával přibližně za tři až čtyři koruny).

Důležitou součástí platu námořníka byl tzv. nalodovací příplatek vyplácený v zahraniční měně ode dne nalodění do dne vylodění; jeho výši v amerických dolarech uvádí následující tabulka.

⁶⁵⁰ *Statistická ročenka Republiky československé 1973*, Praha 1973, s. 126.

⁶⁵¹ NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, tabulka Inventura platů.

⁶⁵² Rozhovor s V. B. (strojmistr, 27 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky

⁶⁵³ NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, příloha č. 3, Výměna části platu za cizí měnu a nákupy v lodní kantýně.

	kat. I	kat. II	kat. III	kat. IV	kat. V	kat. VI	kat. VII
1956	v 50. letech byla výše tohoto příplatku rozdělena do osmi kategorií a každá kategorie ještě na pět sub-kategorií podle oblasti, kam loď plula: 1) Čína, 2) Indie, 3) Jižní Amerika, 4) Středozeší, Černé moře, Blízký východ, Severní Amerika, 5) zbývající evropské linky; rozpětí příplatku (kombinace kategorie a zeměpisné oblasti) se pohybovalo od 0,48 centů/den po 2,95 amerických dolarů/den; ⁶⁵⁴ později došlo k úpravě na 0,69–2,93 amerických dolarů/den ⁶⁵⁵						
1963	2,20	2,20	1,80	1,80	1,40	1,40	0,70
1968	2,20	1,80	1,80	1,40	0,70	0,70	0,70
1970	3,40	2,90	2,30	2,30	1,80	1,80	1,80
1973	3,20	2,90	2,60	2,30	1,90	1,80	1,30
1976	4,30	4,10	3,50	2,70	2,70	2,70	2,70
1980	5,75	5,50	4,75	4,75	3,75	3,75	3,75
1989	6,60	6,30	5,50	5,50	4,30	4,30	4,30

Tabulka 9: Výše nalodovacího příplatku vyčíslena v amerických dolarech⁶⁵⁶

Prakticky to znamenalo, že například námořník v V. tarifní kategorii (kvalifikovaný námořník) měl při sazbě 1,90 dolarů/den (rok 1972) po devíti měsících strávených na lodi⁶⁵⁷ nárok celkem na 523 amerických dolarů. Z uvedené částky mu byla jedna třetina

⁶⁵⁴ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396, svazek č. 1, Wages of Czechoslovak Seamen, 10. 10. 1956, s. 1.

⁶⁵⁵ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, karton 3130, Kolegia ministra 6–7, 1963, Návrh zásad nové platové úpravy členů posádek čs. námořních lodí, 12. 6. 1963, s. 3.

⁶⁵⁶ Popis jednotlivých kategorií – I: kapitán; II: první palubní důstojník, první strojní důstojník; III: ostatní důstojníci, lodní ekonom, lékař; IV: loďmistr, strojmistr, vedoucí kuchař; V: námořník první třídy, motorář první třídy, palubní mechanik; VI: elektrotechnik, motorář druhé třídy, námořník druhé třídy, chladírenský technik, kuchař, starší stevard, starší lodník, kadeti; VII: pomocník strojíka, mladší stevard, mladší lodník. /NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, příloha č. 2, Příplatky./

Údaje v tabulce vycházejí z následujících podkladů: rok 1963 – NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, karton 3130, Kolegia ministra 6–7, 1963, Návrh zásad nové platové úpravy členů posádek čs. námořních lodí, 12. 6. 1963, s. 3; rok 1968 – Mzdy a platy, in: Námořní plavba [online] [2015-09-12];

<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2433.html>; rok 1970 – NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 6, Materiál č. 1 pro ředitelskou poradu konanou 9. 1. 1970, Návrh zásad přestavby mezd posádek čs. námořních lodí, Příloha č. 2, Nalodovací příplatek; rok 1973 – NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, příloha č. 2, Příplatky; rok 1976 – NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 16, Materiál č. 155 pro ředitelskou poradu konanou 28. 11. 1977, Přehled o výdělkové úrovni pracovníků ČNP, příloha č. 2a, Průměrné výdělky pracovníků lodí včetně ostatních požitků; rok 1980 – NA Praha, fond MZO/FMZO, nezpracovaný, karton Kolegia ministra 17–23, 1980, Návrh na změnu odměňování členů posádek čs. námořních lodí, 30. 9. 1980, Informativní příloha A, Směrnice o poskytování nalodovacího příplatku, s. 2; rok 1989 – NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Zápis ze schůze komise pro realizaci nového výnosu FMDS o odměňování námořníků, která se konala dne 19. 4. 1989, s. 1 (navrženo plošné zvýšení příplatků přibližně o 15 %).

⁶⁵⁷ Doba nalodění, po jejímž uplynutí měl být námořník vystřídán, se pohybovala v rozmezí 6–12 měsíců. Pro rok 1976 bylo v kolektivní smlouvě stanoveno, že námořníci mohou být vyloďeni nejdříve po devíti a nejpozději po dvanácti měsících práce na lodi. Podmínkou však bylo vyloďení v evropském přístavu (kvůli úsporám cestovních nákladů, jež podnik hradil), čímž se tato doba mohla prodloužit. V roce 1976 například došlo k překročení stanovené délky nalodění o 1–3 měsíce v 58 případech a ve 21 případech o více než 3 měsíce. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 15, Materiál č. 39 pro

povinně odváděna na účet v Živnostenské bance; tyto finanční prostředky mohl čerpat v Československu ve formě tuzexových poukázek.⁶⁵⁸ Poté námořníkovi zůstalo 348 dolarů (což při devítiměsíčním nalodění představovalo přibližně 38 dolarů na měsíc, při kurzu 6,61 a VRCV 3,75⁶⁵⁹ 942 Kčs měsíčně). Tato částka byla proplácena vždy v měně státu, kde loď kotvila,⁶⁶⁰ a to podle počtu dní strávených na moři do daného okamžiku. A tak se cenné dolary mohly „proměnit“ například v indické rupie či sovětské ruble.

Přístup k zahraniční měně i k tuzexovým bonům umožňoval nakupovat západní zboží, které bylo v Československu nedostatkové, většinová populace k němu neměla přístup (nebo jen omezený prostřednictvím prodejen Tuzex a nákupu bonů na černém trhu) – takže v dané době představovalo i znak luxusu či vyššího životního standardu. Ať už se jednalo o elektroniku, oblečení, kosmetiku, nebo západní cigarety, alkohol, žvýkačky atd. Námořníci proto věnovali velké úsilí tomu, aby v socialistických státech svůj „dolarový příplatek“ šetřili a zajistili si tak více peněz k nákupu zboží na Západě. Kromě šetření se však „nabízela“ i možnost nějaké peníze si „přivydělat“ – v zemích jako byly Sovětský svaz, Kuba nebo Indie se českoslovenští námořníci aktivně zapojovali do obchodování na černém trhu. Jak jeden z nich říkal, „všude tam, kde byla bída, tak námořníkům bylo dobře“.⁶⁶¹

Hamburk – Murmansk. To bylo takové údolí byznysu. To víte, že jo. To byla zlatá cesta. Do Murmanska se vozily Montány dříny, zpátky zase nějaké blbosti. [...] A stačilo třeba si vyměnit ruble za finské marky v Murmansku. Já jsem měl jednoho známého, ten měl fiňáčky, takže já nevozil rublíky, ale fiňáčky. A v Hamburku jste si je vyměnila za západní penízky.⁶⁶²

S obchody tohoto druhu bylo úzce spjato také pašování.

ředitelskou poradu konanou 4. 3. 1977, Kontrola plnění kolektivní smlouvy za rok 1976, 28. 2. 1977, s. 11./

⁶⁵⁸ V centralizované bankovní soustavě byla Živnostenská banka zachována jako „peněžní ústav se zvláštním zaměřením na bankovní služby pro soukromou klientelu“. /36/1956 Sb., Vyhláška o úpravě některých poměrů Živnostenské banky, národního podniku, 2. srpna 1956 [online] [2016-01-28]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=36/1956&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy, § 1./

Živnostenská banka se zaměřila na „vedení účtů vzniklých na základě plateb z ciziny i účtů čs. občanů dočasně pracujících v zahraničí“. Postupně svou činnost rozšiřovala také o služby poskytované organizacím cestovního ruchu. Po zřízení podniku zahraničního obchodu Tuzex (sít' prodejen se západním či jinak nedostatkovým zbožím) převzala Živnostenská banka vedení tuzexových účtů československých občanů „a s nimi spojené inkasní a platební operace“. /Drahomír Jančík – Tomáš Kalina, *Ostatní peněžní ústavy – Živnostenská banka*, in: *Dějiny bankovníctví v českých zemích*. Praha 1999, s. 468./

⁶⁵⁹ *Statistická ročenka Republiky československé 1973*, Praha 1973, s. 186; VRCV viz vysvětlivky.

⁶⁶⁰ NA Praha, f. ČNP, Platový výnos, Výnos Federálního ministerstva dopravy, s. 4.

⁶⁶¹ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁶² Rozhovor s J. N. (lod'mistr, 30 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

Například za whisky tenkrát ve Švédsku dávali dost peněz, tam byla prohibice. A já měl v kuchyni dvě skřýše, na které mi nikdy nikdo nepřišel. A proč? Protože to byly stroje, kuchyňský robot a zmrzlinovač. Zmrzliňák. A když přišla černá brigáda [pracovníci celní správy], tak já jsem oba stroje pustil. Ve velkém kuchyňském robotu bylo krásné místo na dvanáct lahví. Vzadu, jak běžel řemen. Já už jsem přesně věděl, kam láhve dát.⁶⁶³

Vyprávění o podobných aktivitách často provázelo upozornění, že dotyčný byl k obchodování na černém trhu donucen okolnostmi – nedostatečně vysokým platem, především jeho dolarovou částí, jež nestačila na pokrytí potřeb jeho a jeho rodiny. Zmiňována byla i rizika, která tyto „obchody“ provázela, zejména ztráta zaměstnání. Ve vyprávěních se neobjevují vzpomínky na závažnější postihy za tyto aktivity, ani na vyšetřování orgány Federální kriminální ústředny či Státní bezpečnosti jako tomu bylo v případě tzv. šátečkové aféry popisované v kapitole věnované letům 1971–1976. Zřejmě pro to, že pro námořníky byl nejviditelnějším trestem právě „vyhazov z práce“. O výsledku případného vyšetřování po odchodu postiženého kolegy z podniku se nemuseli ani dozvědět. Pokud ale zakázané obchodování na černém trhu nebylo vyzrazeno a potrestáno, získané finanční prostředky zvyšovaly materiální standard námořníka i jeho nejbližších. Což často sloužilo jako určitá omluva pro dlouhodobou nepřítomnost muže v rodině. Stejně jako skutečnost, že námořník mohl díky svému povolání za určitých podmínek pro své nejbližší zprostředkovat možnost vycestovat do zahraničí.

„Manželka s ním obeplula zeměkouli“⁶⁶⁴ (o cestování s rodinou)

Možnost pobytu manželky na lodi nebyla jen šancí pro ženu vycestovat do zahraničí; představovala také určitý způsob, jak řešit problém fluktuace, protože jednou z nejčastějších příčin odchodu námořníků z podniku byly obtíže spojené s dlouhým odloučením partnerů. I skutečnost, že byla spolujízda manželky umožněna až po určité době, kterou námořník u podniku odpracoval, mohla problém fluktuace zmírnit. V průběhu doby, kdy manželé čekali, až bude partnerce cesta schválena, mohlo dojít k tomu, že si rodina přivykla jak na odloučení, tak na nejrůznější výhody, které práce u ČNP přinášela, takže námořník u podniku setrval.

Ještě před tím, než byl založen samostatný podnik Československá námořní plavba, mohly rodiny námořníků navštívit loď při postoji v přístavu (související náklady hradil

⁶⁶³ Rozhovor s K. T. (první kuchař, 38 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁶⁴ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

námořník). Praktická realizace cest však byla problematická, ať již kvůli byrokratickým omezením či kvůli skutečnosti, že o návštěvách rozhodovali jednotlivci, kteří „mnohdy úmyslně“ zdržovali „pasové formality, aby prošla doba možnosti návštěvy rodiny na lodi“.⁶⁶⁵ V červenci 1958 se k této problematice uskutečnila schůzka zástupců KSČ z lodí a zástupců ÚV KSČ, odborů a podniku, kde se měl problém vyřešit. Bylo rozhodnuto, že „každá loď dostane směrné číslo, které bude určovat, kolik členů rodiny může při jednom postoji přijet na loď“. Na jaře roku 1959 lodě stále směrná čísla neobdržely, problémy s návštěvami přetrvávaly.

V několika případech se stalo, že manželkám, které chtěly jet na loď, byly podnikem zaslány dopisy, ve kterých jim bylo oznámeno, že nepojedou, protože jejich manžel přijede domů. Při tom jim [pracovníkům ústředí] muselo být dobře známo, že i v přístavech musí být provoz lodi zajištěn, a proto nemohou dotyční námořníci odjet domů. Z těchto důvodů vznikly pak manželské roztržky, vědomě zaviněné podnikem, protože se manželky po obdržení uvedených dopisů domnívaly, že nechceme jet domů k rodině.⁶⁶⁶

Uvedené problémy vyplývaly z obecného omezování zahraničních cest pro československé občany; mohly být způsobeny i tím, že Čechofracht, který v této době lodě provozoval, neměl s podobnou agendou dostatek zkušeností. Postupem času se situace zlepšila, v roce 1965 byly povolovány manželkám už i spolujízdy při cestách, nikoli jen návštěvy při postojích – poté, co manžel u ČNP odpracoval pět let (v té době nebyly povolovány cesty dětem).⁶⁶⁷

V roce 1969 požadovali námořníci zkrácení pětileté doby zaměstnání před první spolujízdu manželky na tři roky. Vedení ale takový požadavek odmítlo,⁶⁶⁸ zřejmě kvůli stabilizačnímu účinku tohoto opatření. Byla však schválena jiná důležitá změna – možnost spolujízdy i pro děti, a to až do 25 let věku.⁶⁶⁹ V roce 1971 pak byly zakázány spolujízdy dětem mladším než jeden rok, a to kvůli riziku komplikací při provozu a dalším finančním nákladům, pokud by několikaměsíční dítě na lodi onemocnělo (například ošetření v zahraničí a s tím spojené nouzové zakotvení). Opatření bylo přijato v reakci na konkrétní případ devítiměsíčního dítěte, kterému byla spolujízda

⁶⁶⁵ NA Praha, fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, oddělení mezinárodní, sv. 15, arch. j. 45, Výroční zpráva loďní organizace KSČ na lodi Lidice, 26. 3. 1959, s. 2.

⁶⁶⁶ Ibid., s. 2–3.

⁶⁶⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, Materiál č. 10 pro poradu vedení dne 22. 1. 1965, Návrh zásad na spolujízdy manželek členů loďních posádek, 20. 1. 1965, s. 1.

⁶⁶⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 5, Zápis č. 26 z ředitelské porady konané 4. 7. 1969, s. 1.

⁶⁶⁹ Ibid., Materiál č. 65 pro ředitelskou poradu konanou 19. 9. 1969, 17. 9. 1969, s. 1.

O měsíc později bylo toto rozhodnutí upraveno – spolujízda měla být umožněna dětem do 18 let; starším (do 25 let věku) tehdy, pokud na ně byly pobírány rodinné přídatky. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 5, Zápis č. 43 z ředitelské porady konané 31. 10. 1969, s. 2./

umožněna.⁶⁷⁰ Krátce nato se nejnižší věková hranice pro spolujízdu dětí zvýšila z jednoho na tři roky.

Rok 1975 přinesl schválení již dříve požadovaného snížení doby, než mohl námořník pozvat manželku na spolujízdu, z pěti na tři roky (na postoj v přístavu mohla být manželka pozvaná ještě dříve); muselo se však jednat o tři roky strávené prací na lodi, tedy bez vynechávek při dovolené. Dále bylo stanoveno, že v jedné chvíli může být na lodi maximálně sedm manželek (pravidla z roku 1965 povolovala čtyři ženy).⁶⁷¹ Další úprava byla přijata v roce 1980 – ta omezovala cesty dětí na věk tři až patnáct let (snížení z 18 let); starší děti mohly na lodi být jen při postoji. Celkově rodiny možnost cestovat společně s námořníkem využívaly poměrně často – například v roce 1981 bylo na spolujízdě celkem 78 žen a 73 dětí; 175 žen a 85 dětí pak na postoji.⁶⁷² Není to nijak překvapivé – pobyt rodiny na námořní lodi umožňoval nejen lépe zvládat negativní dopady dlouhodobého odloučení muže od rodiny, ale pro ženu a děti představoval i šanci vycestovat do zahraničí, navíc za poměrně přijatelnou cenu.

V 60. letech činila úhrada za pobyt a stravu manželky na námořní lodi 18 Kčs/den.⁶⁷³ Od druhé poloviny 70. let platila sazba 24 Kčs/den pro manželku i nezletilé dítě od tří do patnácti let⁶⁷⁴ (u dětí ve věku 15–18 let byla stanovena sazba 47 Kčs/den);⁶⁷⁵ při návštěvách, tedy při postojích, byly platby za děti sníženy na polovinu.⁶⁷⁶ Za těchto podmínek například zaplatila rodina za cestu na Kubu a zpět do Evropy v délce 70 dní (se započítáním určitého zpoždění při nakládce či vykládce) za manželku a dvě děti 5 040 Kčs. To u vyšších důstojníků představovalo jeden (hrubý) měsíční plat, u ostatních důstojníků i poddůstojníků 1,5 měsíčního platu⁶⁷⁷ a u mužstva přibližně dva měsíční platy.

⁶⁷⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 7, Zápis č. 6 z ředitelské porady konané dne 19. 2. 1971, s. 3.

⁶⁷¹ Ibid., karton 12, Materiál č. 72 pro ředitelskou poradu konanou 19. 9. 1975, 12. 9. 1975, s. 1.

⁶⁷² Ibid., karton 18, Materiál č. 6 pro ředitelskou poradu konanou 6. 2. 1981, Hodnocení kolektivní smlouvy za rok 1980, 4. 2. 1981, s. 8.

⁶⁷³ Ibid., karton 5, Materiál č. 65 pro ředitelskou poradu konanou 19. 9. 1969, 17. 9. 1969, s. 1.

⁶⁷⁴ Ibid., karton 13, Materiál č. 17 pro ředitelskou poradu konanou 9. 2. 1976, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1976, 6. 2. 1976, s. 12.

⁶⁷⁵ Ibid., karton 15, Materiál č. 22 pro ředitelskou poradu konanou 18. 2. 1977, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1977, 11. 2. 1977, s. 12–13.

⁶⁷⁶ Ibid., karton 18, Materiál č. 6 pro ředitelskou poradu konanou 8. 2. 1980, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1980, 6. 2. 1980, s. 10. (Pro další možné změny v podmínkách spolujízd nejsou k dispozici relevantní dokumenty.)

⁶⁷⁷ Ibid., karton 7, Materiál č. 67 pro ředitelskou poradu konanou 20. 8. 1971, Návrh platového výnosu členů posádek čs. námořních lodí.

Pobyty manželek a dětí na lodi však přinášely i problémy. Více nezletilých dětí pohromadě mohlo například značně rušit, když námořníci potřebovali během dne odpočívat a spát po noční službě. Je potřeba brát v úvahu, že námořní loď – byť dobře vybavená – v 70. a 80. letech v podstatě nenabízela žádné možnosti pro trávení volného času či prostor, kde by děti mohly v bezpečí pobývat a bavit se. Záleželo pak na matkách, do jaké míry byly ochotné a schopné zajistit, aby děti na lodi rušily a překážely co nejméně.

Stejně tak námořníci nezmiňují, že spolujízda mohla být pro manželku velmi nudná, jelikož neměla na lodi žádné zaměstnání, žádné povinnosti kromě hlídání dětí, případně výuky dětí navštěvujících základní školu. A neměla ani příliš možností, jak trávit volný čas. Nuda při spolujízdě tak mohla být i příčinou partnerských problémů.

Na lodi Brno byla známá aféra. Loď Brno šla na cestu do Iráku. A byla tam na rejdě, v Basře na rejdě stála, sto dvacet dní na kotvě byla. Cesta měsíc tam, měsíc zpátky, sto dvacet dní na rejdě. Plus přístav, oni šest měsíců dělali jednu cestu. Bláznili na té rejdě. Horko, tropy, došly cigarety, došel alkohol, nebylo nic. Docházely potraviny, zelenina, mléko, všechno docházelo. Loď má zásoby na ten půl rok, ale základ a zelenina se musí stále dokupovat. Cigarety pro posádku. Námořníci neměli co kouřit. To byl největší trest. [...] Takže tam byla nervní posádka. Říkali, že mezi sebou už nemluvili, byli z toho hotoví, že pořád stáli na kotvě. No a tam to dokonce došlo až tak, že si prohodili manželky.⁶⁷⁸

Zaznamenaný byly i jiné formy negativního vlivu manželky při spolujízdě:

[Manželka] kapitána námořní plavby Ing. Z. K. [...] je občankou SSSR a při spolujízdách na lodi manželovi mluvila do řízení a velení lodi takovým způsobem, že musel být asi před pěti lety z funkce kapitána odvolán a opět byl puštěn na moře až po tom, co slíbil, že manželku na loď nebude brát. [...] Obecně [...] manželky kapitánů při spolujízdách jsou mnohdy zdrojem napětí na lodi, neboť vyžadují úsluhy a úctu náležející kapitánu lodi, což v prostředí odloučení námořníků od rodiny mnohdy vytváří krizové situace a problémy v posádkách lodi.⁶⁷⁹

Ve většině případů však spolujízdy probíhaly bez větších komplikací a skutečně pomáhaly rodinám vyrovnat se s dlouhodobým odloučením partnerů a otce od dětí. Přesto ne všichni námořníci tuto možnost využívali. Důvodem mohly být finanční důvody, některé výše zmiňované komplikace, jež pobyt manželky a dětí na lodi mohl způsobit, nelze zapomenout ani na sobectví – návštěva (zvláště delší) rodiny na lodi znamenala pro námořníka starost navíc, vyžadovala jeho pozornost, volný čas i peníze. Pokud ale žena neměla povinnosti, kvůli nimž by nemohla vycestovat, spolujízda

⁶⁷⁸ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁷⁹ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Kapitán námořní plavby – charakteristika osoby, 22. 9. 1989, s. 2.

představovala i čas, během něhož načerpala sílu, protože běžný život manželky námořníka byl často složitý.

„Nikdy se nezbláznila, vždycky to vydržela“⁶⁸⁰ (o rodinném životě námořníka)

Je poměrně překvapivé, že narátoři sice refleктоvali silnou potřebu rodinného zázemí, ale zároveň jen velmi zřídka zmiňovali svůj rodinný život. Někdy se dokonce vědomě vyhýbali otázce týkající se problémů, které rodina mohla mít, když byl muž na moři, nehovořili o pocitech stesku či osamění svých nejbližších. Podrobnější analýza a interpretace souboru rozhovorů však odhalila, že právě reflexe těchto problémů je hlavním důvodem, proč o své nepřítomnosti v rodině bývalí námořníci nechtěli hovořit, proč nechtěli vzpomínat na možné potíže, které jejich rodina zažívala v době, kdy oni se plavili po světě.

Těch problémů byla celá řada – osamění, závist příbuzných, přátel či známých a kolegů, že se má manželka „dobře“, když si vzala námořníka; zanedbatelné nebyly ani praktické problémy, které žena musela řešit.

Samozřejmě. Ženská to měla horší doma, že musela sama všechno. Já pamatuji, jak jsem byl na druhé lodi a v jídelně se bavily manželky – Naši chlapi mají jednoduše život. On na loď dojde, na lodi dostane jídlo, dostane práci. A on neví, co to je starat se doma. Já mu napíšu dopis – Mám děti nemocné, mají horečky, rozbila se mi pračka. Ale než ten dopis dojde, to trvá dva měsíce, už mezi tím děcka jsou zdravá, pračka je spravená a manžel to čte a ví, že už je všechno v pořádku doma. [...] On si tady vegetí. Trošku to byla pravda. Bohužel, musela s tím rátať. Je to práce námořníka.⁶⁸¹

Ani po návratu manžela domů nebylo vše zcela ideální. Na několik měsíců nevyhnutelně došlo k menší či větší změně v chodu domácnosti – jiné rozdělení povinností a každodenních úkolů, opětovné zapojení otce do výchovy dětí, do rozhodování o záležitostech, které se rodiny či domácnosti týkaly a které v době jeho nepřítomnosti partnerka řešila samostatně. Problémy mohla přinášet i skutečnost, že námořník byl doma v podstatě na dovolené po měsících strávených na moři; pracující manželka a školou povinné děti však musely dál plnit své běžné povinnosti. A tak se námořníci snažili zajistit si nějakou brigádu – nejen kvůli tomu, že při vynechávce pobírali asi 60 % platu, ale i kvůli možné osamělosti, která z tohoto rozložení každodenních povinností vyplývala.

⁶⁸⁰ Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁸¹ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

Manželka námořníka pak během měsíců, které partner trávil doma, musela v podstatě ze dne na den „přepnout“, zjednodušeně řečeno, z nezávislosti do menší či větší závislosti. Tato změna nebyla důležitá jen pro zachování rovnováhy v rodině, ale i s ohledem na skutečnost, že povolání námořníka je definováno silně maskulinními charakteristikami; a nezávislá, rozhodná manželka by mohla tento sebeobraz narušovat či ohrožovat (musela se však takto chovat v okamžiku, kdy manžel odejel).⁶⁸² A tak pro ženu na určitý čas končilo období, v němž sice byla odkázána sama na sebe a všechny povinnosti musela zastat sama, ale zároveň zažívala i velkou míru nezávislosti a samostatnosti.

Zejména ti bývalí námořníci, kteří na lodích strávili většinu svého profesního života, byli v některých případech ochotni přiznat, že se (částečně) vzdali rodinného života ve prospěch své profese; muži, kteří povolání námořníka vykonávali jen krátce, odcházeli od podniku často právě kvůli rodině. Upřednostnění vlastní práce, z níž rodina na jedné straně profitovala (cestování, zahraniční zboží), ale na druhé straně na ni doplácela (především problémy v rodinném soužití), vede dnes námořníky k tomu, že se snaží být alespoň dobrými prarodiči.

A předloni mně ta sedmiletá, tehdy jí bylo pět let, vnučka Kristýnka říkala – Dědo, a proč ty nejseš doma, když k nám chodí Ježíšek? A žena říká – Vidíš. To cos dělal dětem, děláš teď vnukům. Takže jsem kvůli Kristýnce zůstal, ta na mě má obrovský vliv, kouřit nesmím. Takže jsem zůstal vloni na Vánoce. To jsem pět roků v kuse nebyl na Vánoce doma, takže jsem loni na Vánoce zůstal.⁶⁸³

Nabízí se otázka, proč vlastně námořníci vstupovali do manželství, když bylo tak obtížné skloubit rodinný život s prací na moři. Odpovědí je několik: potřeba generativity, touha po založení rodiny; vysoká míra sňatečnosti v Československu před rokem 1989 jako důsledek nejrozličnějších ekonomických a sociálních pobídek;⁶⁸⁴ rodina jako „útočiště před společenskou kontrolou“;⁶⁸⁵ a již zmiňovaná potřeba rodinných vazeb a domova. A tak námořník neustále „osciloval“ mezi dvěma místy, kam patřil – rodinou a domovem na jedné straně a námořní lodí na straně druhé. Když byl na lodi, chyběla mu rodina;

⁶⁸² Velmi přesně to vystihla jedna žena z Ålandských ostrovů: „My [manželky námořníků] jsme byly ty, které musely všechno samy zvládnout, když on byl dlouho pryč, dlouho. O všechno jsme se musely postarat a potom, když muž přijel domů, očekávalo se, že ho necháme, aby zase všechno vzal pevně do rukou. Byl zvyklý velet na lodi, takže chtěl velet i doma.“ /Hanna Hagmark-Cooper, *To be a Sailor's Wife*, Newcastle upon Tyne 2012, s. 1./ Citovaná práce představuje dosud nejkomplexnější text týkající se dané problematiky. V Českém prostředí výzkum zaměřený na každodennost manželek námořníků zatím chybí.

⁶⁸³ Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁸⁴ Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, s. 900–903.

⁶⁸⁵ Barbara Havelková, Genderová rovnost v období socialismu, in: Bobek, Michal – Molek, Pavel – Šimíček, Vojtěch (eds.), *Komunistické právo v Československu. Kapitoly z dějin bezpráví*, Brno 2009, s. 186.

když se vrátil domů, stýskalo se mu po moři, po lodích. V některých životních příbězích pak ta část, která se odehrávala na moři, byla spojená i se vzpomínkami na dávné lásky, případně na sexuální dobrodružství.

„To byla moje láska v Kanadě“⁶⁸⁶ (o milenkách)

Narátoři se o tématu mimomanželských vztahů vyjadřovali jen zřídka, pokud vůbec – ať již z obav, že by jejich případná „dobrodružství“ byla vyzrazena, či s ohledem na citlivost tématu, kvůli které nechtěli, aby tyto jejich zážitky byly ve formě nahrávky zaznamenány. Pokud hovořili mimo záznam, bylo možné zachytit vzpomínky na návštěvu erotického podniku (kino, striptýz) v západních zemích, což byl zážitek v socialistickém Československu nedosažitelný. Většinou se však jednalo jen o jednorázové návštěvy – především kvůli nedostatku západní měny a nutnosti šetřit tyto prostředky na nákupy jiného zboží. Situace se však zásadně změnila, pokud byli námořníci v přístavech méně rozvinutých zemí, kde bylo poměrně snadné navázat známost či milostné dobrodružství.

Zvláště v těch chudých krajích, v chudých zemích, na Filipínách nebo v Brazílii nebo tam, kde byla bída. Tam, dolar nebo pět dolarů je velká hodnota. A když námořník se tam pobavil celý večer a když ráno dal děvčeti pět dolarů, to byl velký majetek pro ni. A věděla, že jenom od námořníka ty peníze dostane.⁶⁸⁷

Vedle placených sexuálních služeb měli námořníci i své „lásky“ a milenky, ženy, které s Čechoslováky navazovaly vztah kvůli rozptýlení, dárkům, ale třeba i ve snaze provdat se a vystěhovat do Československa.⁶⁸⁸ V těchto případech se jednalo o ženy ze zemí socialistických, případně rozvojových. V kapitalistické cizině námořník z Československa nepředstavoval pro dívku atraktivní známost – nenabízel ani dostatečné materiální zabezpečení, ani přijatelný sociální status. Našly se i výjimky; ale ani tehdy vztah nemusel skončit „happy endem“.

Tak to byla moja láska v Kanadě, ta Eskymačka. Byla do mě moc zamilovaná. A já do ní. Já jsem plánoval, že uteču, že půjdu tam do Churchill, že tam budu dělat. Poláci tam někde

⁶⁸⁶ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁸⁷ Ibid.

⁶⁸⁸ „Já mám taky manželku z Oděsy. Tazatelka – Ze studií nebo z pozdější doby? – Ze studií [důraz]. Později to by mě ani nenapadlo [smích]. U studia se to tak seběhlo. Tam koluje takový vtip, řeknu to v originále – Může-li Aděsítka výjti za krakadíla? Může. Když by plával [smích]. [Может-ли Одесситка выйти за крокодила? Может, когда бы плавал.] A „plávat“ to znamená jezdit na lodi [smích]. To znamená do zahraničí. To už potom braly kohokoliv.“ /Rozhovor s J. J. (první palubní důstojník, 22 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky./

v lese dělali, že půjdu tam, najdu si tam práci, zůstanu s ní. Čtyři roky jsme si dopisovali. Psala mi, pořád jsme byli v kontaktu. Nikdy jsem tam už nebyl.⁶⁸⁹

Jestliže se o svých případných milostných či sexuálních dobrodružstvích námořníci zmiňovali jen velmi málo, o možné nevěře žen, které byly doma, v podstatě nehovořili vůbec. Vyhýbali se jakýmkoli myšlenkám na to, jak vypadal život osamělé ženy námořníka. Přemýšlení o této stránce vztahu by i po mnoha letech mohlo ohrozit pocit jistoty v partnerském soužití. Někteří se zmínili o nevěrách manželek jiných námořníků, pokud se odehrály na lodi a oni byli jejich svědky.

Prostě dotyčná manželka sa zakoukala do jiného. Až tak zakoukala se, že si, tak [těžko hledá slova], že se přestěhovala na kajutu tomu kolegovi. Došlo to až tak daleko, že už nebydlela s manželem, bydlela s jiným, aj děcka. Byly rozbroje, ti námořníci sa mezi sebou porvali. [...] A já jsem ho potkal potom na jiné lodi a on mi to vyprávěl – Podívej tu mrchu. Ona si nenašla soustružníka doma někde z fabriky, který má málo peněz a nikdy by ji na loď nevzal. Ona si našla samozřejmě kolegu, aby zase jezdila na lodi a zase měla dolárky a prostě měla se dobře [smích].⁶⁹⁰

Téma partnerských vztahů nevyhnutelně zahrnuje i problematiku homosexuality. Nicméně dostupné zdroje nenabízejí dostatečnou oporu pro tvrzení, že by námořníci navazovali homosexuální vztahy jako náhradu za chybějící vztah heterosexuální (tzv. nepravá homosexualita), jako tomu bývá například ve vězení.⁶⁹¹ Hlavním důvodem je podle všeho skutečnost, že se silnými maskulinními atributy povolání námořníka se homosexuální aktivity neslučují – chybí zde především tzv. femininní muž, do něhož by maskulinní muž pronikal.⁶⁹² Navíc námořníci přeci jen měli více možností, jak své sexuální potřeby řešit (návštěvy doma při postojích, spolujízdy manželek, několikaměsíční vynechávka doma, případně i mimomanželské vztahy). Bylo věcí jedinice, jak bude dlouhé odloučení od partnerky řešit a zvládat. A to nejen po stránce fyzické, ale především psychické. Určitou citovou frustraci a osamělost, která byla součástí života na lodi, mohl prohlubovat i nedostatek informací, chybějící zprávy z domova.

⁶⁸⁹ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁹⁰ Ibid.

⁶⁹¹ Samozřejmě, že stejně jako ve většinové populaci i mezi členy posádek námořních lodí homosexuálně orientovaní muži byli, o několika málo případech vypovídají záznamy Státní bezpečnosti, viz například: ABS Praha, objektový svazek 4147, část 12, Záznam – bezprostřední ohrožení čl. námořníků nakažením nemocí AIDS, 19. 10. 1985, s. 2.

⁶⁹² Kateřina Nedbálková, Má vězení střední rod? aneb Maskulinita a femininita ve vězeňských subkulturách, in: *Sociologický časopis*, sv. 39 (4), 2003, s. 474–475.

„Já jsem na té lodi byl v kuse dva roky“⁶⁹³ (o životě na lodi)

Hlavní způsob spojení s domovem představovala klasická pošta, respektive dopisy a denní tisk zasílané hromadně z podniku do přístavu, kam měla loď přijet (tzv. kapitánská pošta, viz poznámka č. 433). Listovní zásilky byly doručovány na loď často se značným zpožděním – jednak záleželo na tom, kdy podnik vypraví celou zásilku, jednak na výkonnosti poštovních služeb v jednotlivých zemích. Mohlo dojít i k tomu, že pošta byla odeslána do jiného přístavu, než kam loď nakonec jela (například kvůli změně trasy – s ohledem na co nejlepší vytíženost lodi).

Tehdy samozřejmě neexistovalo volat domů. Neexistovaly žádné satelity, takže jste někde přijela a buď přišla pošta, nebo nepřišla. *Rudé právo* přišlo vždycky. Kam jsme přijeli, do poslední díry v Bangladéši, tak přijely balíky *Rudého práva*. Ale dopisy jenom někdy. A tak jste dostala dopisy tři měsíce staré.⁶⁹⁴

Možnost telefonovat byla velmi omezená – často finančně nákladná; v mnoha rozvojových zemích špatně dostupná (v úvahu je třeba brát i nedostatečné telefonické pokrytí v Československu). Nedostatek zpráv z domova měl samozřejmě velmi negativní dopady na emoce a pocity námořníků. V okamžiku, kdy muž četl dopis od rodiny, vše, o čem jeho blízcí psali, již bylo minulostí. Pokud byly v dopise špatné zprávy, námořníka to mohlo trápit dlouhou dobu – až do chvíle, než obdržel další dopis. Ve výjimečných případech (například při narození dítěte) byla námořníkovi na loď přímo z ČNP zaslána telegrafická zpráva (o tom, zda bude odeslána, rozhodovalo ústředí). A tak se moudré a racionální ženy naučily, že manželům se o špatných zprávách na loď nepíše.

V týdnech, které plynuly mezi okamžiky, kdy přišly dopisy z domova, žili muži na lodích svůj běžný život. Námořníci, nikoli poddůstojníci a důstojníci, bydleli v kabinách po dvou a sdíleli společné sociální zařízení (na starších lodích, které byly v provozu ještě v 70. letech, někdy i v letech 80.). Ubytovací standard se postupně zvyšoval, v pozdějším období provozovala ČNP lodě, kde každý námořník bydlel ve vlastní kabině s příslušenstvím a mohl využívat i nejrůznější sportovní vybavení.

To bylo velmi důležité, protože v mimopracovní době měli námořníci poměrně značné množství volného času na straně jedné a omezené možnosti jeho trávení na straně druhé. Mohli číst knihy z lodní knihovny (ta obsahovala knihy zábavné, osvětové, ale i

⁶⁹³ Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁹⁴ Rozhovor s I. P. (lodní lékař, 13 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

literaturu politickou a odbornou a slovníky).⁶⁹⁵ Lod' byla vybavena promítačkou a přibližně 40–45 filmy celovečerními (včetně „ideologicky korektních“ – například Rudá záře nad Kladnem, film Vladimíra Vlčka z roku 1955 podle předlohy Antonína Zápotockého) i krátkometrážními (z nichž nejoblíbenější byly kreslené pohádky). K dispozici byly také karty, stolní hry. Někteří se věnovali kutilství, jiní studovali – cizí jazyky i odbornou literaturu pro přípravu ke kvalifikačním zkouškám. Na moderních lodích byl i vyhřívaný bazén, tělocvična nebo sauna. Na těch starších často jedinou možnost sportovního vyžití představoval běh okolo lodi, stolní tenis, možná činky a malý bazén.

Plavba trvala čtyřicet dní. Tak jsme se rozhodli, že si zkrátíme tu dlouhou plavbu, tak na lodi jsme běhali okolo lodi. A byla taková soutěž, přihlásilo se nás deset, deset námořníků, že musíme udělat těch sto kilometrů. Tak denně deset koleček. Jedno kolečko to je 250 metrů. Horší bylo, když bylo špatný počasí. Lod' se houpala, ale taky jsme běhali. Stalo se, že z jedny strany šly vlny, tak jsme běhali po druhý straně. A povedlo se nám do Japonska to splnit, těch sto kilometrů.⁶⁹⁶

Opravdovým požehnáním byli tací, kteří uměli hrát na kytaru či byli „rozenými baviči“, ale také iniciátoři nejrůznějších zábav, kanadských žertů...

Jednou v noci mě kluci vzbudili, to jsem byl tři měsíce na lodi, vzbudili mě, že se potápíme a že si musím vzít vestu, abych byl připraven. Já jsem si ji vzal a sbalil jsem si, protože jsem si pamatoval, co do nás vždycky tloukli – Hlavně doklady a peníze, ostatní nechte ležet. A když bylo asi půl čtvrté, půl páté, já na kajutě v té vestě, v půl šesté, v půl sedmé, říkám si – Ty vole, to je divný. Tak jsem se v sedm rozhodl, že se půjdu podívat do jídelny. A když jsem otevřel jídelnu, tak už byli na snídani, všichni na mě čuměli – Ty vole, co blbneš!⁶⁹⁷

Kvůli celé řadě podobných vzpomínek námořníci dodnes tvrdí, že dříve pracovali za málo peněz, ale zažili hodně zábavy. A ti, co ještě na lodích pracují, byť zaměstnání u cizích rejdařů, zmiňují, že dnes je to naopak.

Dneska ta zábava už je v omezeném množství. Tenkrát, když jsme byli mladí námořníci, vždycky se pořádaly nějaké večírky. Když byla oslava narozenin, tak to byla společenská událost pro všechny. O Vánocích ani nebudu mluvit. Nebo o Silvestru. I Velikonoce se slavily na lodi. Chudák žena, která tam byla. Takže dřív ty zábavy byly. Jak se říká: byli

⁶⁹⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 18, Materiál č. 6 pro ředitelskou poradu konanou 6. 2. 1981, Hodnocení kolektivní smlouvy za rok 1980, 4. 2. 1981, s. 5.

⁶⁹⁶ Vítkovice kolem světa, in: Česká televize [online] [2015-02-10]; <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1181662874-zapomenute-vypravy/405235100221028-vitkovice-kolem-sveta/>, 10:05.

⁶⁹⁷ Rozhovor s J. V. (námořník první třídy, A/B, 6 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

jsme chudí námořníci, byli jsme z toho socialistického tábora, peněz jsme moc neměli, ale na lodi jsme si užívali opravdu se vším všudy.⁶⁹⁸

Součástí většiny těchto zábav bylo i pití alkoholu. Večírek, oslava narozenin či rovníkový křest⁶⁹⁹ znamenaly určité zpestření každodenní práce, poskytly uvolnění, přinesly změnu do dlouhých nudných plaveb.

Alkohol

Bylo by však velmi zjednodušující vysvětlit konzumaci alkoholu mezi námořníky jen nudou na straně jedné a přístupností alkoholu na straně druhé. („To bolo skutočne veľmi lacné. V porovnaní s cenou alkoholu u nás doma to na lodi bolo fakt za facku.“⁷⁰⁰) Hlubší porozumění této problematice nabízí například dokument, který vypracovalo československé zastupitelství v Polsku při sledování života na námořní lodi.

Člověk na moři se úplně jinak chová a reaguje než na souši. Zatímco na souši je sdílný a vyhledává společnost, touží po rozptýlení, při delších plavbách se stává výbušným, rozdrážděným, vyhýbá se kolektivu a touží po chvílce, kdy může sám posedět a zavzpomínat na rodinu, na domov a přátele. Z tvrdého hrdiny se stává měkký člověk, který nejednou si zapláče nad tím, že ti doma na něho zapomněli, že manželka nepíše a vznikají dokonce takové stavy, že se zdá na světě zbytečným, že ho nikdo nepotřebuje. Není divu, že někdy člověk v tomto stavu hledá východisko v alkoholu, dokonce vzniká nebezpečí požívání drog.⁷⁰¹

⁶⁹⁸ Rozhovor s M. B. (první strojní důstojník, 29 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

⁶⁹⁹ „Děsný, děsný. ti námořníci si vytrpěli svoje. Ale tak zdravě, už jsme byli trochu zocelení. Byli jsme umazaní mazutem a tím vším, krmení shnilými vejci, lili do nás slanou vodu. Člověk potom zvracel, co mohl i nemohl. No, to k tomu patřilo.“ (M. B., první strojní důstojník.) „Disciplíny u holiče. Tam na tebe lejí různobarevné věci a smrady hrozné. Vajíčka schválně nechaná u kotle, namíchaná krví. Nebo pytel s držkami, starýma, strčit hlavu do pytle a zpívat. Je teda pravda, že někteří to neunesli a všechno vyhodili.“ (J. K., strojmistr, 13 let u ČNP.) „Samozřejmě příprava probíhala v hojném množství alkoholu. A také nějaký sadistický pud se občas objeví. No, někdy může být křest i docela drsný. [...] Všichni si stěžují na vodní tunel. Když tím tunelem procházíte, požárkama [požární hadice] do vás perou vodu z obou stran, a když jsou zlí, tak vás tam nechají trochu přiuťopit. Což teda mně neudělali. Nebo tam byl jeden hloupý námořník, který tím strašným tlakem, co má požárka, s oblibou vyráběl modřiny na zadku a na nohách těch nebožáků, co se museli tunelem prodírat. No když třeba nějakého pitomce napadne kapat vám Tabasco [omáčka z chilli papriček] do ucha třeba [smích]. Ale záleží hodně na kapitánovi. Ale, víte co. Nejhorší je to psyché před tím. Když jsem já jel na loď, autobus ještě nebyl ani v Průhoncích a už mi vykládali, jaká hrůza je rovníkový křest“ [smích]. (I. P., lékař.) „Ale [hledá slova], samozřejmě, že je to třeba tvrdší, krutější. Hlavně to někdy smrdí od těch různých sraček a těch sýrů, co vás nimi natírají. Jde to blbě umýt. Ale jinak je to jedna velká sranda. Protože ono i pro tu družinu to není zábava, když sedíte v rovníkovém sluníčku, ono vám dvě hodiny pere do hlavy, kolikrát si říkáte, jestli na tom nejsou novokřtěnci, ti čekatelé, lépe, protože je občas někdo postříká vodou [smích]. Ale, prostě patří to k tomu řemeslu. A je to svým způsobem rozptýlení.“ (V. S., kapitán.)

⁷⁰⁰ Rozhovor s M. S. (první strojní důstojník, 26 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky. Tento muž nesrovnává ceny alkoholu obecně, ale u zboží západního. Námořníci dodnes při některých srazech považují za „svoje“ pití whisky Ballantines.

⁷⁰¹ ABS Praha, objektový svazek 4147, část 1, Dopis od generálního konzulátu ČSSR pro FMZV a velvyslanectví ve Varšavě, 6. 11. 1972, s. 21.

Ačkoli autor této zprávy nebyl odborníkem na problematiku závislostí a pravděpodobně nikdy nepracoval jako námořník, dobře vystihl (byť poněkud dramaticky a emotivně) psychickou náročnost práce na moři. Některé problémy související s tímto povoláním přetrvávaly i po návratu námořníka domů, případně se objevovaly potíže nové.

Vrátil jsem se, došel jsem tady do Liberce a tady jsem chodil po městě a já bych řekl, že jsem sa bál lidí. Jak jsem byl dva roky na lodi. A když jsem byl tady na ulici, lidí a tlačence, fofr, lidi do práce a z práce, tak jsem se bál. Byl jsem takový cizí.⁷⁰²

Úlevu či „řešení“ v podobných případech někdy přinášel i alkohol. Narátoři problém pití alkoholu příliš nezmiňovali. Pokud již o něm hovořili, obvykle ukazovali na někoho dalšího, kdo hodně pil. Soustředili se při tom především na kolegy, s nimiž neměli nejlepší vztahy. A tak nazývali opilcem či alkoholikem třeba některé členy komunistické strany či sovětské kapitány. Ti všichni mohli alkoholiky být. Ale je více než pravděpodobné, že i někteří z přátel a kamarádů narátorů, možná narátor sám, pili stejně nebo i více. Obecně však lze říci, že alkoholismus mezi námořníky byl spíše problém jedinců, stejně jako v jiných profesních skupinách. Pití alkoholu rozhodně nebylo tím, v čem byla zkušenost námořníků výjimečná. Výjimečné bylo jejich povolání, ať už s ohledem na jeho náročnost, možnost cestovat po celém světě či lásku k moři. I proto se bývalí námořníci nemohou vyrovnat s tím, že Česká republika již žádné námořní lodě neprovozuje.

⁷⁰² Rozhovor s J. J. (námořník první třídy, A/B, 18 let u ČNP) vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

Československá námořní plavba v letech 1948–1989 (závěrečné shrnutí)

Myšlenky na vybudování československé obchodní floty či přinejmenším na vlastnictví a provoz několika námořních lodí se objevily již bezprostředně po vzniku samostatného Československa. Úspěšně se toto dopravní odvětví však začalo rozvíjet až po únoru 1948. K založení námořní plavby na počátku 50. let přitom nedošlo primárně kvůli závislosti Československa na zahraničním obchodě a tím pádem na dopravě; klíčový byl kontext studené války, bipolárního rozdělení světa, příslušnosti Československa do sovětské sféry vlivu i budování spojenectví Sovětského svazu a Čínské lidové republiky (ČLR).

Poté co v roce 1949 převzali v Číně moc komunisté, představovala ČLR zásadní rozšíření vlivu Sovětského svazu v Asii, navíc v oblasti, která dlouhodobě spadala do sféry zájmu Spojených států amerických. Proto Sovětský svaz ČLR všemožně podporoval, což se nevyhnutelně odrazilo i ve vztahu Československa k Čínské lidové republice. Jednu z důležitých forem spolupráce obou zemí představovala podpora Čínské lidové republiky při provozu a nákupu námořních lodí, respektive při obcházení embarga v oblasti námořní plavby. K uvalení embarga došlo nejen v souvislosti s příslušností ČLR k sovětskému bloku, ale i kvůli zapojení komunistické Číny do korejského konfliktu na straně Severní Koreje. Vzhledem ke značné závislosti hospodářství země na námořní dopravě pak hledala ČLR možnosti, jak toto odvětví navzdory embargu rozvíjet. A tak bylo právo Československé republiky registrovat námořní lodě využíváno k tomu, aby pod československou vlajkou, formálně v československém vlastnictví provozovala některé své lodě Čínská lidová republika (Československo krylo i několik nákupů námořních lodí pro ČLR).

Prvotní rozhodnutí založit námořní plavbu významně ovlivnily také změněné ekonomické podmínky a principy hospodaření po roce 1948. Ty umožňovaly rozvíjet i v podstatě neefektivní hospodářskou činnost, pokud pro ni existoval důvod politický, přesně jako v případě námořní plavby. Politicky motivovaná rozhodnutí ovšem narážela na limity výkonnosti ekonomiky. Dobové diskuse dokládají, že ještě před pořízením první námořní lodi národohospodáři v Československu vystupovali proti budování obchodního loďstva právě kvůli nízké rentabilitě provozu vlastní floty.

Přesto však byla v roce 1951 zakoupena první československá loď *Republika* (uvedena do provozu v lednu 1952). Ať již byla důvodem pro tuto investici politicky motivovaná snaha pomoci komunistické Číně s problémy v námořní přepravě nebo se jednalo o součást utajení počínající spolupráce s ČLR, špatná ekonomická situace v Československu vedla k rozhodnutí koupit loď co nejlevnější a šetřit na opravách.

Proto se podařilo pořídit pouze loď dvacet let starou, jejíž další efektivní a bezpečný provoz vyžadoval provedení celé řady oprav. Ty se však nerealizovaly v plném rozsahu. Shodou okolností byla *Republika I* na své první plavbě, při cestě z Číny zpět do Evropy, zasažena tajfunem a kvůli špatnému technickému stavu v podstatě zničena. Trvalo dva roky, než opět vyplula na moře. Vysoké náklady na opravy a časové prostoje způsobené špatnou technickou vybaveností šanghajské loděnice, kde byla loď opravována, a v důsledku toho dlouhá doba, kdy loď nevydělávala, znamenaly pro Československo velké finanční ztráty.

Ve stejné době se veřejnost dozvíдалa o úspěších při budování loďstva, o nákupech dalších československých lodí, byť se ve skutečnosti jednalo o lodě čínské, formálně provozované v československém vlastnictví: *Julius Fučík* (1954), *Lidice* (1954), později *Dukla* (1958), *Mír I* (1958), *Ostrava* (1959), *Orava I* (1959), *Orlík I* (1960). Všechny nákupy byly využity k propagandistickým účelům – byly prezentovány s důrazem na úspěchy budování socialistické společnosti a výhody centrálně plánovaného hospodářství, které dovolí i vnitrozemskému státu provozovat námořní plavbu. Jedním z dílčích „úspěchů“ rozvoje tohoto dopravního odvětví bylo založení Československé námořní plavby (ČNP) v roce 1959.⁷⁰³ Skutečnost, že se jednalo o společný československo-čínský podnik, kde ČLR měla stejné právo rozhodovat jako československý partner, však byla pečlivě utajována.

Svou druhou loď koupilo Československo až v roce 1959; pomalý rozvoj československé části floty byl důsledkem vysokých pořizovacích nákladů na straně jedné a praktických obtíží při provozu lodí na straně druhé (tíživý byl zejména nedostatek kvalifikovaných pracovníků a chybějící zkušenosti s provozem námořní plavby). Vzhledem k tomu, že by několik vlastních lodí stále pokrylo jen velmi malou část potřebných námořních přeprav

⁷⁰³ Oficiální právní forma ČNP byla mezinárodní akciová společnost; ve skutečnosti akcie vydány nebyly a partneři nevložili základní kapitál; lodě provozované ČNP zůstávaly majetkem původního vlastníka. Šlo především o krytí a formalizaci probíhající utajené spolupráce Československa s ČLR v oblasti námořní plavby. Existence specializovaného podniku, který řídil a administrativně zajišťoval provoz námořní plavby, však představovala také samostatnou platformu, na jejímž základě bylo možné tento druh přepravních služeb lépe spravovat a dále rozvíjet.

(předpokládalo se, že v roce 1965 to bude 6,3 % všech nákladů přepravovaných po moři), rozšiřování československého obchodního loďstva se nestalo prioritním úkolem – chybělo ekonomické „ospravedlnění“ takového rozvoje.

Výsledky provozu společné floty v 50. letech nicméně prokázaly, že využívání vlastních námořních lodí přináší úspory na dopravném, zvláště v případech, kdy lodě mohly být využity místo plavidel dopravců, kterým by bylo nutné platit v devizách. Zároveň se ukázalo, že je možné tuto dopravní cestu výhodně využívat pro přepravu speciálních nákladů, tedy zbraní, munice a dalších komodit vojenské povahy, případně nebezpečných chemikálií.

Na druhé straně však bylo potřeba brát v úvahu vysoké prvotní investice do rozvoje námořní plavby. Proto českoslovenští národohospodáři spoléhali na to, že se společná československo-čínská flota bude rozvíjet podle záměru čínského partnera, který počítal s provozem dvaceti námořních lodí. K tomu však nedošlo. Postupné zhoršování vztahů mezi ČLR a Sovětským svazem (a skutečnost, že Československo v tomto konfliktu zastávalo pozice sovětské) vedlo ke stagnaci československo-čínské spolupráce v námořní dopravě. Navíc po uzavření příměří v Koreji se opatření embarga ze strany západních států vůči komunistické Číně zmírnila a možnosti využívání vlastních námořních lodí se pro ČLR rozšiřovaly. A tak nakonec pod československou vlajkou ČLR provozovala jen sedm lodí.

V polovině 60. let byla spolupráce s Čínskou lidovou republikou ukončena; bezprostředním důvodem se staly spory mezi oběma partnery, jež se týkaly pravidel pro plavbu lodí ve vietnamských vodách v průběhu války ve Vietnamu.⁷⁰⁴ Druhou významnou příčinou rozkolu byly politické změny v Československu a postupné uvolňování poměrů ve společnosti, jež vyvrcholilo v průběhu pražského jara. Nedílnou součástí obrodného procesu se staly změny ekonomické, zejména snaha zavádět do ekonomiky tržní principy. Politicky motivovaná spolupráce s čínským partnerem, jehož ekonomika byla řízena rigidním způsobem a zmítána dopady Velké proletářské kulturní revoluce, znamenala vážné překážky pro to, aby mohlo být hospodaření ČNP tímto

⁷⁰⁴ Rozdělení aktivit v námořní dopravě v roce 1965 inicioval spor týkající se možné kontroly lodí americkým námořnictvem ve vietnamských vodách, jež vyplývala z tzv. Tonkinké rezoluce (legislativní základ pro americké ozbrojené akce v jihovýchodní Asii). Čínský ředitel ČNP i zástupci příslušných čínských ministerstev nebyli ochotni za žádných okolností připustit, aby Američané kontrolovali jejich lodě (a námořníky), a to ani ty, kteří se plavili na lodích pod československou vlajkou. Veškerá rizika v tomto případě však nesla československá strana. Nakonec partneři nenalezli jiné řešení, než převedení tří námořních lodí, které se pohybovaly ve vietnamských vodách, zpět ČLR.

způsobem reformováno. Spolupráci s Čínskou lidovou republikou v oblasti námořní přepravy proto Československo definitivně ukončilo v prvním čtvrtletí roku 1967.

Následující dva roky fungování samostatné ČNP (1967–1968) se vyznačovaly především zaváděním reformních opatření do hospodaření podniku a snahou o dosahování co nejlepších ekonomických výsledků. Zároveň zde byla snaha zavést změny v sociální oblasti – týkaly se odměňování, pracovních podmínek námořníků, možností spolujízdy pro rodiny atd. Poprvé v historii poválečného vývoje československé námořní plavby byl politický rozměr provozu floty upozaděn, respektive politický kontext „jen“ vytvářel podmínky pro rozvoj ekonomických aktivit podniku.

Toto se proměnilo s nástupem tzv. normalizace, kdy ukončení reformních aktivit vedlo k „návratu“ Československé námořní plavby k modelu hospodaření z počátečního období jejího rozvoje – tedy poskytování služeb především s ohledem na potřeby československého zahraničního obchodu. Flota ČNP tedy zajišťovala přepravy pro tuzemské podniky, včetně těch, jež vyvážely „speciální komodity“, a některé lodě pronajímala zahraničním rejdařům, zejména plátcům dopravného v devizách. Tento model zaměstnání československých lodí zůstal osou hospodaření ČNP v podstatě až do roku 1989.

Po celé sledované období pak nedílnou součástí provozu československého obchodního loďstva představovaly aktivity související s politickými, strategicko-politickými, případně politicko-ekonomickými zájmy státu. Velkou důležitostí pro hospodaření ČNP měly přepravy nejrůznějšího zboží vojenské povahy či jiných speciálních komodit, jelikož se jednalo o zaměstnání pro československé lodě vysoce ziskové. Podnik držel monopol na poskytování služeb v námořní přepravě, tudíž měl zajištěn výhradní přístup k tomuto lukrativnímu zaměstnání lodí. Rozsah těchto přeprav vycházel ze zahraniční politiky státu i zájmů Sovětského svazu, zejména podpory zemím tzv. třetího světa, která měla jasně politické pozadí, byla jednou z forem soupeření mocností o sféry vlivu. Velký problém pro využívání floty proto na konci 80. let znamenal rozpad zbrojního trhu Rady vzájemné hospodářské pomoci a zároveň insolvence tradičních odběratelů československých zbraní v rozvojových zemích.

I když byla Československá námořní plavba – stejně jako každý jiný hospodářský subjekt v Československu – podřízena centrálnímu direktivnímu plánu, své služby realizovala v zahraničí, často s inkasem v zahraniční měně, ale i s nutností část výdajů a režijních nákladů platit v devizách. Tím se její hospodaření stalo značně závislé na vývoji

světového námořního trhu. Ačkoli hospodářské výsledky Československé námořní plavby zhruba odpovídaly vývoji světového trhu, nelze přehlédnout, že od druhé poloviny 60. let přibližně do roku 1976 byly zisky z provozu československé floty (s drobnými výkyvy) mnohem výraznější, než by odpovídalo tržní situaci, a to zejména díky přepravám speciálních nákladů. Jakmile provoz floty zasáhly důsledky ropných krizí a zároveň se začal proměňovat širší mezinárodněpolitický kontext, výdělky podniku přestaly být tak „oslnivé“.

Právě období první poloviny 70. let se s největší pravděpodobností stalo základem pro nejen dobové, ale i současné (dez)interpretace o ekonomické úspěšnosti československé námořní plavby a její životaschopnosti, možnosti uspět i v tržních podmínkách. Tyto úvahy (byť částečně opodstatněné) opomíjejí politické souvislosti provozu floty, monopolní postavení ČNP při přepravách speciálních nákladů a zejména absenci tržních principů v hospodaření ČNP, respektive celé ekonomiky.

V rámci centrálně plánovaného hospodářství podnik zajišťoval služby námořní přepravy pro tuzemské plátce dopravného, jež nemusely být vždy ziskové. Přinášely však podnikům zahraničního obchodu úspory deviz, a tím zefektivnění obchodních transakcí. Pronájem lodí ČNP kapitalistickým rejdařům naopak znamenal devizový zisk pro Československou námořní plavbu. Ve snaze částečně „vyrovnat“ oba druhy příjmů, se inkaso za služby, jež ČNP poskytovala tuzemským plátcům, vykazovaly jako „příjmy devizového charakteru“ – tedy jako hodnota dosažených úspor na dopravném vyčíslená v devizách. (V obou případech podniky odváděly přibližně 80 % zisku do státního rozpočtu.⁷⁰⁵)

Pro Československou námořní plavbu tento způsob hospodaření znamenal, že v období konjunktury světového námořního trhu nemohla plně využít možnost svou tonáž efektivně pronajmout zahraničním rejdařům, jelikož musela zajišťovat služby i pro československý zahraniční obchod. Naopak v období propadu světového trhu měla zajištěno zaměstnání u tuzemských podniků zahraničního obchodu a díky ukazateli „příjmů devizového charakteru“ mohla ČNP deklarovat splnění plánu, respektive dosažení zisku. To bylo důležité pro hodnocení podniku, pro vyplácení odměn a podílů na hospodářských výsledcích, pro vyjádření efektivnosti provozu floty. Zjednodušeně řečeno: na straně jedné mohla Československá námořní plavba konjunkturu volného

⁷⁰⁵ Na základě 111/1971 Sb. to bylo 75 % ze zisku plus 2 % (ČNP), respektive 5 % (ostatní PZO) odvody ze jmění; v roce 1982 (161/1982 Sb.) byla sazba upravena na 80 % odvodu ze zisku.

trhu využívat jen v omezeném rozsahu; na straně druhé byla do značné míry chráněna před jeho negativními vlivy.

Po roce 1989, kdy byla ekonomika transformována a začala být řízena tržními principy, Československá námořní plavba tuto „ochranu“ ztratila. Podnik měl dlouholeté zkušenosti s provozem námořních lodí, mohl nabídnout odborné znalosti a dovednosti svých pracovníků. Teprve se však učil efektivně reagovat jak na výkyvy (a hlavně propady) světového námořního trhu, tak na tržní chování tuzemských zákazníků – na jejich změněné potřeby i svobodu vybrat si ten nejvýhodnější druh dopravy.

Adaptaci ČNP na nové podmínky značně komplikoval také privatizační proces a související vlastnické změny. Československá námořní plavba jako soukromá firma již nebyla natolik silným subjektem, aby mohla samostatně provozovat flotu i za nepříznivých ekonomických podmínek (podobně jako to v meziválečném období nedokázaly firmy Baťa či Legiobanka). A ke spojení ČNP s kapitálově silným partnerem po roce 1989 nedošlo; flota byla rozprodána.

Nabízí se hypotetická otázka, zda by po druhé světové válce československá námořní plavba byla vybudována, nebýt okolností studené války, konkrétně tedy potřeb komunistické Číny obcházet embargo při provozu svých námořních lodí. K tomu je třeba poznamenat, že kromě pořízení lodi Republika I se československé loďstvo jako takové v 50. letech nerozvíjelo, investice (lodě) vkládal čínský partner. Československo nebylo dostatečně ekonomicky silné, aby mohlo budovat vlastní námořní plavbu, zvláště když se z hlediska národního hospodářství nejednalo o odvětví prioritní a flota by zajistila jen zlomek potřebných přeprav. Lze však předpokládat, že příslušnost Československa k sovětskému bloku by si vytvoření loďstva vyžádala, možná i v podobném čase. Přibližně do poloviny 60. let totiž v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci přetrvával nedostatek volné tonáže a po všech státech Rady se požadovalo, aby se na rozvoji námořní přepravy podílely. Centrálně řízená ekonomika s absencí tržních principů, která usnadňovala nadřazení politických cílů hledisku ekonomické výhodnosti, by realizaci takového záměru s největší pravděpodobností umožnila.

Námořní plavba v daném historickém období tedy představuje mnohohrstevnatou problematiku, jež zahrnuje vzájemné působení nejrůznějších vlivů, přičemž ekonomické a mimo-ekonomické (politické, vojensko-strategické, státobezpečnostní atd.) zájmy nelze při hodnocení provozu floty oddělovat. Je zřejmé, že klíčové pro založení i rozvoj československé námořní plavby byly vlivy politické, respektive politicko-ekonomické –

převzetí moci komunisty v roce 1948, následná transformace ekonomiky a související zařazení země do sovětské sféry vlivu. Tyto okolnosti rozvoje námořní plavby jsou dnes „upozaďovány“, respektive se o nich „nemluví“, jsou z paměti „vytěšňovány“.

Stejně jako je „přehlížena“ určitá loajalita námořníků vůči vládnoucím složkám, případně stranickost (a jiné formy angažovanosti) námořníků, jež představovala důležitou cestu k dosažení vyšších postů ve služební hierarchii, následně i vyšších výhod. Nelze opomenout ani „specifickou morálku“ jedinců, kdy právě propojenost námořního podnikání se státním socialismem „ospravedlňovala“ nejrůznější podvody, obohacování se, šmelinu, obchodování na černém trhu atd. Rozvoj námořní plavby znamenal také vytvoření svého druhu nové „sociální“ vrstvy, skupiny obyvatel privilegovaných nejen možnostmi cestovat, ale i příjmem v cizí měně, možnostmi opatřit si v zahraničí jiné (lepší) zboží než mohla získat většina „obyčejných“ obyvatel Československa.

Zároveň se tito lidé (stejně jako celý provoz námořní plavby) stali předmětem intenzivního zájmu Státní bezpečnosti. Nově budované dopravní odvětví, s ohledem jak na jeho výjimečnost v československém kontextu, tak na absenci zkušeností, však znamenalo pro Státní bezpečnost také nový úkol – zejména nutnost naučit se rozumět dané problematice a vytvořit konkrétní postupy práce se sítí spolupracovníků v podmínkách námořní plavby.

Pro činnost této složky byla nejproblematičtější špatná „dostupnost“ případné rezidentury i jednotlivých spolupracovníků či agentů na námořních lodích. Skutečnost, že cesty lodí často trvaly i několik měsíců, že lodě se pohybovaly po celém světě a komunikace s loděmi, respektive námořníky byla omezená (ať již kvůli technickým problémům či nutnosti utajení), efektivní využití námořníků pro (kontra)rozvědné účely značně komplikovala. Kromě toho měla Státní bezpečnost značné obavy, že námořníci budou v zahraničí využíváni nepřátelskými rozvědkami. K tomu je však potřeba dodat, že dostupné prameny zatím neumožňují hlubší zpracování problematiky využití námořní plavby zpravodajskou službou či pro účely (kontra)špionáže.

Kdo tedy měl z provozu československé námořní plavby největší prospěch? Z analýzy jednotlivých etap rozvoje československého obchodního loďstva je zřejmé, že klíčové při jeho využívání byly motivy politické, byť se jejich význam v průběhu času proměňoval. Nejvýrazněji ovlivnily počátek rozvoje floty (podpora komunistické Číny); zásadní pro zaměstnání lodí se ukázaly být také v souvislosti s pomocí zemím tzv. třetího světa, která pro Československou námořní plavbu znamenala přísun lukrativních zakázek.

Význam politického, respektive zahraničněpolitického kontextu pro rozvoj námořní plavby vykazoval určitou dynamiku, v různých dobách se projevoval s různou intenzitou. Pokud to však bylo v zájmu státu, ekonomický aspekt využívání námořní plavby mohl být upozaděn ve prospěch politických zájmů. Centrálně řízená ekonomika s absencí tržních principů pak vytvářela prostředí, v němž podnik nepoškodila ani nutnost zajišťovat přepravní služby za nevýhodných podmínek či s partnery, kteří nespláceli své závazky (opět typicky ze zemí tzv. třetího světa či z méně vyspělých zemí bloku, zde se nejčastěji jednalo o Kubu).

Tento závěr stojí v určitém protikladu ke vzpomínkám konkrétních námořníků, kteří ve své paměti uchovávají idealizovaný obraz československé námořní plavby – námořní plavby, již díky schopnostem a tvrdé práci Čechoslováků mohla provozovat i země bez přímého přístupu k moři. Takový obraz dodává jejich životům punc výjimečnosti a je potvrzením tvrdé práce, kterou na námořních lodích odváděli. Pojednání o československé námořní plavbě, které zde končí, jejich práci nezpochybňuje. Pouze ji zasazuje do širšího kontextu politického a ekonomického vývoje Československa.

Zbývá jen dodat, že jako připomínka minulých časů stojí v Praze 10 stále „provizorní administrativně-obchodní budova“,⁷⁰⁶ která se stala dočasným umístěním pro ústředí ČNP v roce 1975 – do doby, než bude postaveno reprezentativnější sídlo. Několik kanceláří v tomto objektu patří České námořní plavbě, právnímu nástupci Československé námořní plavby. A před budovou je stále umístěna stará „admirálská kotva“, kterou námořníci na lodi Blaník vylovili v roce 1976 z Karibského moře.⁷⁰⁷

⁷⁰⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 12, Materiál č. 62 pro ředitelskou poradu konanou 13. 8. 1975, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za I. pololetí 1975, 4. 8. 1975, s. 5.

⁷⁰⁷ Ibid., karton 13, Zápis č. 10 z ředitelské porady konané 23. 4. 1976.

Prameny a bibliografie

Archivní prameny

Archiv bezpečnostních složek (ABS Praha), objektový svazek č. 4147

- Část 1, Dopis od generálního konzulátu ČSSR pro FMZV a velvyslanectví ve Varšavě, 6. 11. 1972.
- Část 2, Zpráva o služební cestě do Polské lidové republiky, 18. 4. 1968.
- Část 2, Analýza o kádrové práci a jejích důsledcích v ČNP v období 1968–69, 12. 5. 1970.
- Část 2, Projevy teroru na ČNP v roce 1968–69, 27. 5. 1970.
- Část 2, Služební záznam, 28. 9. 1970.
- Část 2, Nedostatky v politické a personální praxi u ČNP, 10. 11. 1971.
- Část 3, Dopis bývalého zástupce pro věci politické na lodi Kladno, 13. 4. 1970.
- Část 3, Zpráva o jednání s pracovníky MfS – NDR [Ministerium für Staatssicherheit, Stasi], 11. 9. 1975.
- Část 4, Záznam o služební cestě do PLR ve dnech 9. 2.–13. 2. 1976, 24. 2. 1976.
- Část 4, Informace o hospodářsko-politické situaci na úseku ČNP, 4. 1. 1976.
- Část 4, Zpráva o služební cestě do PLR ve dnech 17. 5.–21. 5. 1976, 16. 6. 1976.
- Část 7, Záznam – Nedovolené obchodování v Murmansku, 2. 8. 1979.
- Část 9, Záznam – Diskriminační opatření americké pobřežní stráže, 2. 3. 1983.
- Část 10, Problematika tzv. vyloučených oblastí při zaměstnávání čs. tonáže na cizí účet, 31. 5. 1983.
- Část 11, Záznam – předpoklady ekonomické výslednosti ČNP v roce 1984, 30. 7. 1984.
- Část 11, TS Alan – zaslání zaměření, 28. 1. 1985.
- Část 12, Záznam – bezprostřední ohrožení čl. námořníků nakažením nemocí AIDS, 19. 10. 1985.
- Část 12, Návrh na uložení do archivu spisu Geograf, 22. 10. 1985.
- Část 13, Zpravodaj ČNP (II), č. 3, 15. 6. 1968.
- Část 13, Plán hlavních úkolů kontrarozvědné ochrany ČNP na rok 1986, 6. 2. 1986.
- Část 13, Příloha k plánu kontrarozvědné ochrany na II. pololetí 1986, 7. 7. 1986.
- Část 13, Stav opatření pro velení československým lodím za bojové pohotovosti státu, nedatováno (odhad 1986).

- Část 17, Žádost o vydání povolení zřídit a provozovat v ČSSR obchodní zastupitelství, 4. 11. 1988.
- Část 17, Záznam – upozornění GŘ Sokolíka na možné dopady právních změn v souvislosti s kvalifikací emigrace čs. obyvatel-námořníků na podnik, 13. 12. 1988.
- Část 18, Vývoj současné operativní situace na ČNP, 20. 4. 1989.
- Část 18, Hodnocení pracovníků KPÚ [kádrově-personální úsek] ČNP – závadové poznatky k chování na lodích, 4. 5. 1989.
- Část 18, Návrh na model TS v podmínkách námořní plavby, 4. 5. 1989.
- Část 18, Záznam – Problém se zajištěním provozu čs. námořních lodí v souvislosti s rozšířením námořní flotily, 19. 5. 1989.
- Část 18, Problémy v zajišťování posádek lodí, 26. 5. 1989.
- Část 19, Záznam – Zhodnocení situace na úseku deblokací čl. pohledávek v Libyi a Sýrii, situace na úseku přebytku sov. rublů v čl. obchodě a trendy vývoje a řešení problémů, 16. 8. 1989.
- Část 19, Záznam – Operativní situace na čl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.
- Část 19, Vyhodnocení operativní situace na m. a. s. Čsl. námořní plavba k 31. 8. 1989, 22. 9. 1989.
- Část 19, Kapitán námořní plavby – charakteristika osoby, 22. 9. 1989.
- Část 25, Materiál pro poradu vedení FMZO, pracovní kopie, 13. 3. 1987.
- Část 25, Záznam – COSSHIP v Praze, poznatky, 19. 2. 1988.
- Část 25, Záznam – COSSHIP, výskyt vážných problémů v ekonomické oblasti, 4. 7. 1988.
- Část 25, Záznam – COSSHIP, informace, 5. 7. 1988.
- Část 25, Záznam – Názor čínských představitelů na prodej tepelné elektrárny Československem do ČLR, 12. 9. 1985.
- Část 25, COSSHIP – zkušenosti z prvního roku činnosti, 19. 1. 1989.
- Část 25, Operativní situace na ČNP k 19. 9. 1989 – došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.
- 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.

Archiv České národní banky Praha (AČNB Praha), fond Banka československých legií (Legiobanka) v Praze

- Sg. BČL/4/5, Protokol č. 5 ze schůze prozatímního představenstva Banky čsl. legií konané dne 12. června 1920 v místnostech Centrokomise ve Vladivostoku.
- Sg. BČL/13/10, Schůze správní rady 14. 3. 1928.
- Sg. BČL/10/7, Schůze správní rady 6. 2. 1929.
- Sg. BČL/4/41, Schůze správní rady 11. 10. 1933.

Archiv Ministerstva zahraničních věcí Praha (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 štetínském přístavě, 4. 7. 1949.
- Fond Mezinárodní odbor – tajný (OMO-T), 1945–1954, Doprava, karton 2, Návrh vládního usnesení – Přistoupení do čínsko-polské společnosti lodního jednatelství, 20. 4. 1955.
- Fond Mezinárodní odbor – tajný (OMO-T), 1945–1954, Doprava, karton 2, Účast ČSR v polsko-čínské námořní dopravě, 24. 7. 1953.
- Fond Mezinárodní odbor – obyčejný (MO-O/OMO), 1945–1955, Doprava, karton 13, Slavnostní projev generálního konsula ČSR v Polsku 15. 2. 1954 – Záznam pro Ministerstvo zahraničních věcí, 25. 2. 1954.
- Fond Mezinárodní odbor – tajný (OMO-T), 1945–1954, Doprava, karton 2, Návrh vládního usnesení – Přístup ČSR do čínsko-polské společnosti lodního jednatelství, 3. 5. 1955.
- Fond Teritoriální odbor – obyčejný (TO-O), 1945–1959, Čína, karton 3:
 - . Šifra z velvyslanectví v Pekingu pro MZV č. 8392/52, 3. 9. 1952.
 - . Zpráva generálního konsula v Šanghaji pro velvyslance v Pekingu, 29. 12. 1953.
 - . Zpráva Generálního konzulátu Československé republiky v Shanghai pro MZV, Loď Republika –zakončení oprav v Šanhaji, č. j. 83/54-Vo, 19. 6. 1954.
 - . Záznam z jednání o přistoupení ČSR do čínsko-polské společnosti lodních jednatelů, č. j. 422.566/54-A01, 19. 6. 1954.
 - . Návrh vládního usnesení – Příklad prostředků ke krytí nákladů na generální opravu lodi Republika z vládní rozpočtové rezervy, č. j. 0/307.155/55, 14. 2. 1955.

- Fond Teritoriální odbor – tajný (TO–T), 1965–1969, Čína, karton 4:
 - . Záznam z návštěvy chargé d'affaires s. Chu Čchen-fanga u s. náměstka ministra zahraničních věcí dr. L. Šimoviče, 12. 7. 1965.
 - . Zpráva o služební cestě do Kantonu a na čs. námořní loď Dukla ve dnech 25. 7.–7. 8. 1965.
 - . Telegram z Pekingů – Text nóty předaný Ministerstvem zahraničních věcí ČLR, 29. 7. 1965.
 - . Telegram z Pekingů pro MZV, 31. 7. 1965.
 - . Telegram z MZV pro zastupitelský úřad v Pekingů, 2. 8. 1965.
 - . Telegram z MZV pro zastupitelský úřad v Pekingů, 4. 8. 1965.
 - . Telegram z Pekingů pro MZV, 5. 8. 1965.
 - . Informace pro velvyslanectví v Pekingů – text diplomatické nóty, 25. 1. 1967.

Archiv Národního technického muzea Praha (ANTM Praha)

- Sběrka Historie lodní dopravy, výstřižkový archiv.
- Sběrka Historie lodní dopravy 629.12, karton Čsl. námořní plavba – rozpisy plaveb, Crew List lodi Pionýr, 3. 5. 1968.
- Sběrka Historie lodní dopravy 629.12, karton Čsl. námořní plavba – rozpisy plaveb, Crew List lodi Pionýr, 3. 5. 1968.
- Sběrka Historie lodní dopravy 629.12, karton Evžen Škňouřil – fotografie, pohlednice, List of Czechoslovak merchant vessels in years 1920–1938, nedatováno.
- Sběrka Historie lodní dopravy 629.12, karton Typové listy českých lodí, loď Praha, nedatováno.
- Sběrka Historie lodní dopravy 629.12, karton Typové listy českých lodí, loď Bratislava, nedatováno.

Národní archiv Praha (NA Praha)

(řazeno abecedně podle názvů fondů; řazení další úrovně podle abecedy a dat dokumentů)

- Fond Čechofracht, nezpracovaný:
 - . Rozhodnutí o schválení ročního výkazu za rok 1953 Čechofrachtu, podniku zahraničního obchodu, 15. 3. 1954.
 - . Protokol o schválení ročního výkazu za rok 1955 podniku zahraničního obchodu Čechofracht, 16. 3. 1956.
- Fond Československá námořní plavba (f. ČNP), nezpracovaný (tento fond řazen nejdříve podle inventárních čísel prozatímního inventáře; následně podle dat dokumentů)
 - . I-V-4-3-7: Závěrečná zpráva Komise Federálního výboru pro dopravu pro vyšetření příčiny havarie námořní lodi M/S Pionýr u ostrova Mayaguana dne 6. 9. 1969, 9. 12. 1969.
 - . I-Z-A-3-1-1: Vyjádření k protokolu o výsledku prověrky hospodárnosti dopravy v zahraničním obchodě na úseku provozu vlastních lodí za rok 1958, nedatováno.
 - . I-Z-A-3-1-1: Vyjádření k protokolu o výsledku prověrky hospodárnosti dopravy v zahraničním obchodě na úseku provozu vlastních lodí za rok 1958, Příloha č. 2 – Přepravené náklady dle plátců dopravného do 31. 3. 1959, 24. 10. 1959.
 - . I-Z-A-3-1-4: Materiál pro zvláštní komisi kolegia ministra zahraničního obchodu – Rozvoj československé námořní floty a perspektivy spolupráce v provozu námořních lodí s Čínskou lidovou republikou, 16. 9. 1961.
 - . I-Z-A-3-1-9: Návrh ministerstva námořního loďstva SSSR v otázce přípravy společného protokolu s ministerstvem zahraničního obchodu ČSSR o opatřeních předvídaných v mobilizačních plánech námořní dopravy, 23. 1. 1967.
 - . I-Z-A-4-2-2: Návrh na zřízení zastoupení (delegatury) ČNP v Konstanci, 13. 3. 1961
 - . I-Z-A-4-2-6: Doslovný záznam z části jednání porady společného československo-čínského vedení podniku Československá námořní plavba, 30. 11. 1961.
 - . I-Z-A-4-2-7: Dopis z pobočky v Pekingu pro ředitele ČNP, 11. 1. 1962.

- . V-A-59-4: Materiál pro schůzi vlády České republiky, 12. 7. 1995.
- . V-A-2-7-3: Složka o kolizi lodi Bratislava, seznam posádky, 1981.
- . VII-A-16: Parametry lodí, nedatováno.
- . VII-A-16-5: Informace o meziválečných lodích, nedatováno.
- . VII-A-16-5-6: Lod' Orlik, základní údaje, nedatováno.
- . VII-A-16-6-4: Lod' Ostrava, základní údaje, nedatováno.
- . VII-A-16-7-4: Lod' Vítkovice I, základní údaje, nedatováno.
- . VII-A-16-9-6: Lod' Vltava, základní údaje, nedatováno.
- . VII-A-16-10-2: Lod' Berounka, základní údaje, nedatováno.
- . X-A-5-1-1: Komplexní rozbor 1958, nedatováno.
- . X-A-5-1-3: Komplexní rozbor 1959, nedatováno.
- . X-A-5-1-4: Komplexní rozbor za rok 1960, 15. 2. 1961
- . X-A-5-1-5: Komplexní rozbor 1961, Zápis č. 8 z ředitelské porady konané 22. 2. 1962.
- . X-A-5-2-2: Komplexní rozbor 1962, nedatováno.
- . X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Hodnocení činnosti obchodně provozního střediska za rok 1969, 17. 2. 1970.
- . X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1969, 25. 2. 1970.
- . X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zhodnocení činnosti obchodně provozního střediska za rok 1970, 17. 2. 1971.
- . X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971.
- . X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1970, 6. 4. 1971.
- . X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1964, Plnění provozního plánu za rok 1964, nedatováno.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1965, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi, 22. 1. 1966.

- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1965, Rozbor hospodářských výsledků za rok 1965, nedatováno.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1973, Hodnocení činnosti obchodně provozního úseku za rok 1973, 25. 2. 1974.
- . X-A-5-4: Komplexní rozbor 1973, Situace na námořním trhu v roce 1973, 25. 2. 1974.
- . X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975.
- . X-A-5-7-3: Komplexní rozbor 1975, Zápis č. 7 z mimořádné ředitelské porady konané 23. 3. 1976, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1975.
- . **Kniha** Seznam posádky loď Republika I.
- . Kniha Lodní deník Kladno č. 15 z roku 1964.
- . Knihy Lodní deník Lidice, Mír I, Orava I z roku 1965.
- . Kniha Lodní deník Brno č. 10 z roku 1967.
- . Knihy Lodní deník Lidice, Mír I, Orava I z roku 1967.
- . Knihy Lodní deníky Brno č. 12, 13 z roku 1968.
- . Kniha Lodní deník Košice I z roku 1968.
- . Kniha Lodní deník Orava II z roku 1985.
- . Komplexní rozbor 1966, Komentář k plnění plánovaných úkolů oddělení Amerika/Evropa za r. 1966, nedatováno.
- . Komplexní rozbor 1966, Provozní výsledky ukončených cest v roce 1966, nedatováno.
- . Komplexní rozbor 1966, Stanovisko ministra zahraničního obchodu k Rozboru činnosti a návrhu finančního vypořádání roku 1966 Československé námořní plavby, nedatováno.

- . Komplexní rozbor 1966, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1966, nedatováno.
- . Komplexní rozbor 1967, Zpráva o zhodnocení výsledků za rok 1967, 15. 2. 1968.
- . Komplexní rozbor 1967, Hodnocení výsledků hospodaření ČNP za rok 1967, 3. 4. 1968.
- . Komplexní rozbor 1968, Hodnocení činnosti obchodně-provozního střediska za rok 1968, nedatováno.
- . Komplexní rozbor 1968, Statistický výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1968, nedatováno.
- . Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969.
- . Komplexní rozbor 1971, Materiál č. 17 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1972, Hodnocení činnosti kádrového odboru za rok 1971, 21. 2. 1972.
- . Komplexní rozbor 1971, Materiál č. 30 pro ředitelskou poradu konanou 3. 3. 1972, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1971, nedatováno.
- . **Operativní porady GŘ**, karton 1, Zápis z mimořádné porady konané 27. 2. 1969.
- . Operativní porady GŘ, karton 2, Materiál č. 5 pro operativní poradu konanou 5. 2. 1982, Plnění plánovaných úkolů za leden–prosinec 1981, 2. 2. 1982.
- . Operativní porady GŘ, karton 6, Materiál č. 25 pro mimořádnou operativní poradu generálního ředitele konanou dne 3. 4. 1987.
- . Operativní porady GŘ, karton 8, Bareboat charter a jeho použití v ČNP, 1. 7. 1989.
- . Operativní porady GŘ, karton 8, Zápis č. 18 z operativní porady konané 21. 12. 1989.
- . **Platový výnos** (NA Praha, f. ČNP, Platový výnos) – zkrácená verze pro materiál: Ředitelské porady, karton 7, Materiál č. 67 pro ředitelskou poradu konanou 20. 8. 1971, Návrh platového výnosu členů posádek čs. námořních lodí.
- . **Roční rozbor a výsledky** 1975–1977, karton 5, Materiál č. 34 pro ředitelskou poradu konanou 7. 3. 1977, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1976.

- . Roční rozbory a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976.
- . Roční rozbory a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979.
- . Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Přihláška k vyhodnocení výsledků socialistické soutěže OZO za rok 1979.
- . Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Čtvrtletní výkaz o odvodech do státního rozpočtu k 31. 12. 1979, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1979, 18. 1. 1980.
- . Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1979, Dopis ekonomického náměstka Federálnímu statistickému úřadu, 21. 1. 1980.
- . Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi (dopis z ČNP pro Federální statistický úřad), 21. 1. 1980.
- . Roční rozbory a výsledky 1978–1980, karton 7, Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981.
- . **Ředitelské porady**, Materiál č. 28 pro ředitelskou poradu konanou 10. 7. 1962.
- . Ředitelské porady, Materiál č. 10 pro poradu vedení dne 22. 1. 1965, Návrh zásad na spolujízdy manželek členů lodních posádek, 20. 1. 1965.
- . Ředitelské porady, Materiál č. 119 pro ředitelskou poradu konanou 2. 12. 1966, 29. 11. 1966.
- . Ředitelské porady, karton 5, Materiál č. 28 pro ředitelskou poradu konanou 4. 4. 1969, 27. 3. 1969.
- . Ředitelské porady, karton 4, Materiál č. 43 pro ředitelskou poradu konanou 16. 5. 1969 – Informace o činnosti právního referátu, 6. 5. 1969.
- . Ředitelské porady, karton 5, Zápis č. 26 z ředitelské porady konané 4. 7. 1969.
- . Ředitelské porady, karton 5, Materiál č. 65 pro ředitelskou poradu konanou 19. 9. 1969, 17. 9. 1969.
- . Ředitelské porady, karton 5, Zápis č. 43 z ředitelské porady konané 31. 10. 1969.
- . Ředitelské porady, karton 6, Materiál č. 1 pro ředitelskou poradu konanou 9. 1. 1970, Návrh zásad přestavby mezd posádek čs. námořních lodí.

- . Ředitelské porady, karton 6, Zápis č. 33 z ředitelské porady konané 18. 9. 1970.
- . Ředitelské porady, karton 7, Zápis č. 6 z ředitelské porady konané dne 19. 2. 1971.
- . Ředitelské porady, karton 7, Materiál č. 67 pro ředitelskou poradu konanou 20. 8. 1971, Návrh platového výnosu členů posádek čs. námořních lodí.
- . Ředitelské porady, karton 10, Zápis z mimořádné ředitelské porady konané 9. 4. 1974.
- . Ředitelské porady, karton 11, Materiál č. 25 pro ředitelskou poradu 14. 3. 1975.
- . Ředitelské porady, karton 12, Materiál č. 62 pro ředitelskou poradu konanou 13. 8. 1975, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za I. pololetí 1975, 4. 8. 1975.
- . Ředitelské porady, karton 12, Materiál č. 72 pro ředitelskou poradu konanou 19. 9. 1975, 12. 9. 1975.
- . Ředitelské porady, karton 13, Materiál č. 17 pro ředitelskou poradu konanou 9. 2. 1976, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1976, 6. 2. 1976.
- . Ředitelské porady, karton 13, Zápis z ředitelské porady konané 5. 3. 1976.
- . Ředitelské porady, karton 13, Materiál č. 32 pro ředitelskou poradu konanou 9. 4. 1976, Úprava podmínek pro zvaní rodinných příslušníků členů lodních posádek do zahraničí, 29. 3. 1976.
- . Ředitelské porady, karton 13, Zápis č. 10 z ředitelské porady konané 23. 4. 1976.
- . Ředitelské porady, karton 15, Materiál č. 22 pro ředitelskou poradu konanou 18. 2. 1977, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1977, 11. 2. 1977.
- . Ředitelské porady, karton 15, Materiál č. 39 pro ředitelskou poradu konanou 4. 3. 1977, Kontrola plnění kolektivní smlouvy za rok 1976, 28. 2. 1977.
- . Ředitelské porady, karton 16, Materiál č. 155 pro ředitelskou poradu konanou 28. 11. 1977, Přehled o výdělkové úrovni pracovníků ČNP.
- . Ředitelské porady, karton 17, Materiál č. 36 pro ředitelskou poradu konanou 10. 3. 1978, Závěry k plnění hospodářských úkolů v roce 1977.
- . Ředitelské porady, karton 18, Materiál č. 6 pro ředitelskou poradu konanou 8. 2. 1980, Návrh kolektivní smlouvy na rok 1980, 6. 2. 1980.

- . Ředitelské porady, karton 18, Materiál č. 6 pro ředitelskou poradou konanou 6. 2. 1981, Hodnocení kolektivní smlouvy za rok 1980, 4. 2. 1981.
- . Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradou konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983.
- . Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 5 pro ředitelskou poradou konanou 2. 2. 1984, Plnění hospodářských výsledků podniku za leden–prosinec 1983, 30. 1. 1984.
- . Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradou konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP za leden–prosinec 1984, 28. 1. 1985.
- . Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradou konanou 27. 1. 1986, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1985, 24. 1. 1986.
- . Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradou konanou 29. 1. 1987, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1986, 26. 1. 1987.
- . Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradou konanou 28. 1. 1988, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1987, 26. 1. 1988.
- . Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradou konanou 26. 1. 1989, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1988, 23. 1. 1989.
- . Ředitelské porady, karton 21, Zápis ze schůze komise pro realizaci nového výnosu FMDS o odměňování námořníků, která se konala dne 19. 4. 1989.
- . Ředitelské porady, karton 21, Materiál pro ředitelskou poradou konanou 24. 10. 1989, Kontrola plnění plánu k 30. 9. 1989, 20. 10. 1989.
- Fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, oddělení mezinárodní, sv. 15, arch. j. 45, Výroční zpráva loďní organizace KSČ na lodi Lidice, 26. 3. 1959.
- Fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – politické byro 1954–1962, sv. 223, arch. j. 302, bod 25, Jmenování s. F. Navrátila do funkce ústředního ředitele podniku zahraničního obchodu Československá námořní plavba, 20. 6. 1959.
- Fond KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – politické byro 1954–1962, sv. 11, arch. j. 17, bod 18, Převedení řízení stranických organizací a zástupců velitelů pro věci politické na čs. námořních lodích ze státně hospodářského odd. do mezinárodního odd. ÚV KSČ, 10. 1. 1967.

- Fond MZO, nezpracovaný, 1945–1968, tajná a přísně tajná registratura, karton 1354 (podle dat):
 - . Tajná zpráva z velvyslanectví v Pekingu, 11. 9. 1951.
 - . Dopis z Pekingu pro MZO, 28. 9. 1951.
 - . Šifra z velvyslanectví ČSR v Pekingu pro MZO, 21. 1. 1952.
- Fond MZO, nezpracovaný, 1955–1966, tajná a přísně tajná registratura, karton 1393, MZO 83 (podle dat):
 - . Protokol ze IV. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Pekingu ve dnech od 2. do 5. dubna 1962.
 - . Protokol z V. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Praze ve dnech 29. dubna až 12. května 1963.
 - . Protokol z VI. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Pekingu ve dnech 4. dubna až 18. dubna 1964.
 - . Protokol ze VII. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Praze ve dnech 17. května až 4. června 1965.
 - . Protokol z VIII. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti, které se konalo v Pekingu ve dnech 11. až 23. dubna 1966.
- Fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1396 (podle dat):
 - . Svazek č. 5, Zpráva o výsledku jednání československé delegace odborníků s delegací Čínské lidové republiky o převedení obchodních lodí Čínské lidové republiky do československého námořního rejstříku pod československou vlajku, 26. 2. 1953.
 - . Svazek č. 2, Seznam osob informovaných o existenci Protokolu v sektoru ZO, č. j. 430.034/55, 8. 4. 1955.
 - . Svazek č. 1, Wages of Czechoslovak Seamen, 10. 10. 1956.
 - . Svazek č. 2, Převod čínské lodi z NDR pod naši vlajku, 23. 12. 1957.
 - . Svazek č. 2, Jednání o nákupu lodi, 25. 2. 1958.

- . Svazek č. 2, Zpráva o převodu čínské námořní lodi pod československou vlajku, 19. 6. 1958.
- . Svazek č. 3, Technický stav lodí Dukla a Orava, 8. 4. 1960.
- . Svazek č. 6, Dopis od ředitele Československé námořní plavby pro náměstka ministra zahraničního obchodu, 5. 10. 1960.
- . Svazek č. 6, Dopis od MZO pro I. tajemníka ÚV KSČ a prezidenta Antonína Novotného a pro Viliama Širokého, předsedu vlády, 3. 11. 1960.
- . Svazek č. 6, Dopis od ředitele Československé námořní plavby pro náměstka ministra zahraničního obchodu, 6. 2. 1961.
- . Svazek č. 6, Telegram pro MZO od velvyslance s. Šedivého – pomoc Čínské lidové republiky při dopravě pšenice z Austrálie a Kanady, 15. 3. 1961.
- . Svazek č. 4, Dopis ministerstva zahraničního obchodu pro I. tajemníka ÚV KSČ a prezidenta Antonína Novotného – předání tankové lodi Ostrava čínské straně, 27. 3. 1965.
- . Svazek č. 3, Předání tankové lodi Ostrava čínské straně, 27. 3. 1965.
- Fond MZO, nezpracovaný, přísně tajná registratura, karton 1397, MZO 88 (podle dat):
 - . Svazek č. 1, Zpráva z MZO pro Obzamini Peking, č.j. 03-7.545/53, 26. 10. 1953.
 - . Svazek č. 1, Zpráva z Paříže pro MZO, 7. 12. 1953.
 - . Svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO, s. Nového pro velvyslanectví v Pekingu, s. Böhnela, obchodní oddělení, s/s Volta – nákup ve Francii, č.j. 03-280.015/54, 19. 1. 1954.
 - . Svazek č. 3, Dopis od vedoucího dopr. odboru MZO s. Nového pro velvyslanectví v Pekingu s. Böhnela, obchodní oddělení – Julius Fučík, č. j. 30-156-293/54, 14. 4. 1954.
 - . Svazek č. 2, Dopis od R. Dvořáka (MZO) pro předsedu vlády V. Širokého, 9. 8. 1954.
 - . Svazek č. 4, Informativní záznam pro s. vm. Schmelze o jednání se s. Sun-Ta-Kwanem, 1. 7. 1955.
 - . Svazek č. 7, Dopis předsedovi vlády Viliamu Širokému z MZO – Uzavření dohody o provozu námořních lodí pod čs. vlajkou, 26. 7. 1955.

- . Svazek č. 2, Memorandum of Agreement [nákup lodi Volta], nedatováno.
- Fond MZO, nezpracovaný, tajná a přísně tajná registratura, karton 1608, MZO 124 (podle dat):
 - . Záznam pro s. ministra od přednosta dopravního oddělení Štorma, Návrh na koupi lodi s/s Evanthia, 29. 10. 1951.
 - . Materiál pro politický sekretariát KSČ od MZO, Zpráva o koupi lodi, listopad 1951.
 - . Záznam pro s. ministra. Věc: zřízení ČECHOFRACHTU, Čs. akc. spol. pro námořní dopravu – návrh na zprávu pro s. náměstka předsedy vlády s. Slánského, 17. 11. 1951.
 - . Záznam o poradě o nákupu lodi Republika na MZO, přítomni zástupci MZO, Ministerstva financí, Ministerstva dopravy a Metransu, 9. 2. 1952.
 - . Zpráva pro s. ministra zahraničního obchodu, Věc: s/s Republika – první cesta do Číny a situace na lodi, 22. 7. 1952.
 - . Materiál pro politický sekretariát ÚV KSČ, Zpráva o havarii lodi Republika a o nutných opatřeních k jejímu dalšímu provozu, 26. 8. 1952.
 - . Dopis z velvyslanectví v Pekingu pro ministra zahraničního obchodu s. Gregora, 27. 9. 1952.
 - . Návrh na dopis s. ministru Širokému o křtu lodi Republika, nedatováno.
- Fond MZO, nezpracovaný, 1957–1963, tajná a přísně tajná registratura, karton 1395, MZO 86 (podle dat):
 - . Protokol mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou o rozvoji námořní dopravy, 11. 6. 1953.
 - . Dohoda o provozu námořní lodě Julius Fučík, 9. 7. 1955.
- Fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84 (podle dat):
 - . Dodatek k Dohodě o provozu námořní lodě s/s Julius Fučík, 17. 4. 1958.
 - . Protokol o odsouhlasení finančních výsledků Julius Fučík a Lidice za provozní rok 1957, 11. 12. 1958.
 - . Zápis z jednání 11. 12. 1958.

- . Dohoda mezi vládou Československé republiky a vládou Čínské lidové republiky o zřízení mezinárodní společnosti pro námořní dopravu, 9. 3. 1959.
- . Protokol mezi Ministerstvem zahraničního obchodu Československé republiky a Ministerstvem komunikací Čínské lidové republiky o společném provozování mezinárodní akciové společnosti „Československá námořní plavba“, 9. 3. 1959.
- . Zápis o první schůzi představenstva „Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti“, 2.–16. dubna 1959.
- Fond MZO, nezpracovaný, kolegia ministra (podle dat):
 - . Karton Kolegia ministra 116, říjen 1962, Nákup námořní lodi z Japonska, 8. 10. 1962.
 - . Karton Kolegia ministra 3130, kolegia č. 6–7, rok 1963, Návrh zásad nové platové úpravy členů posádek čs. námořních lodí, 12. 6. 1963.
 - . Karton Kolegia ministra 3150, leden–září 1967, Kolegium 9. 2. 1967, Návrh na zavedení zdokonaleného způsobu plánovitého řízení hospodaření v podniku Československá námořní plavba od 1. 1. 1967, 30. 1. 1967.
 - . Karton Kolegia ministra 3208, karton č. 59, rok 1978, kolegia č. 26–29, Kolegium 20. 10. 1978, Návrh koncepce rozvoje čs. námořní floty do roku 1985 a výhled do roku 1990.
 - . Karton Kolegia ministra 1980, 11–16, Materiál pro schůzi Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, Zabezpečování přepravy zboží čs. zahraničního obchodu přes námořní přístavy evropských členských zemí RVHP, 28. 4. 1980.
 - . Karton Kolegia ministra 1980, 17–23, Návrh na změnu odměňování členů posádek čs. námořních lodí, 30. 9. 1980, Informativní příloha A, Směrnice o poskytování nalod'ovacího příplatku.
- Fond MZV, výstřižkový archiv III, karton 1500, inv. č. 1f3, 1952, 1953, 1955, 1957, 1959–1961, 1963–1965, 1970, 1971.
- Fond MZV, výstřižkový archiv III, karton 1500, inv. č. 1f3, zpráva pro Rozhlas.
- Fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44 (podle dat):
 - . Dopis Jaroslava Tomandla, 15. 5. 1950.
 - . Dopis Ministerstva dopravy pro Kabinet předsedy vlády, 1. 9. 1950.

- . Dopis Ministerstva zahraničního obchodu pro Kabinet předsedy vlády, 20. 9. 1950.
- . Dopis Ministerstva zahraničního obchodu, 4. 1. 1951.
- . Zpráva o průběhu generálních a klasifikačních oprav lodí Republika, 7. 7. 1953.

Publikace, odborné stati

- Bakešová, Ivana: *Čína ve XX. století, 2. díl*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci 2003.
- Bastl, Zdeněk: *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha: Mare-Czech 2009.
- Bortlová, Hana – Opatrný, Josef: *Hospodářské vztahy Kuby a Československa v 60. až 80. letech*. Výstup z vědeckého projektu RM 03/01/09. Praha: Středisko ibero-amerických studií, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy 2009.
- Brádlarová, Daniela: *Banka československých legií v letech 1919–1938*. Praha: Filozofická fakulta Univerzity Karlovy 2006, disertační práce.
- Burian, Zdeněk – Matula, Jiří: *Omnipol – 75 úspěšných let*. Praha: Omnipol 2009.
- Cupitt, Richard T.: *Reluctant Champions. U. S. Presidential Policy and Strategic Export Controls*. New York, London: Routledge 2000.
- Černý, Bohumil: *Na daleké plavbě*. Praha: Lidová demokracie 1963.
- Dejmek, Jindřich – Loužek, Marek (eds.): *Marshallův plán. Šedesát let poté*. Praha: Centrum pro ekonomiku a politiku 2007.
- Fojtů, Antonín: *Moře milované, moře proklínané I*. Praha: Mare Czech 2006.
- Fojtů, Antonín: *Moře milované, moře proklínané II*. Praha: Mare Czech 2006.
- Franěk, Otakar: *Zbraně pro celý svět (Zahraniční obchod zbraněmi a municí koncernu brněnské Zbrojovky mezi dvěma válkami)*. Brno: Blok 1970.
- Friedman, Milton: *Za vším hledej peníze*. Praha: Grada Publishing 1997.
- Gebauer, František – Kaplan, Karel – Koudelka, František – Vyhnálek, Rudolf: *Soudní perzekuce politické povahy v Československu v letech 1948–1989: Statistické údaje*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1993.
- Geršlová, Jana: *Dějiny moderního podnikání*. Příbram, Professional Publishing 2012.
- Gombár, Eduard: *Saddáмова diktatura*, in: Gombár, Eduard – Pecha, Lukáš, *Dějiny Iráku*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny 2013.

- Hagmark-Cooper, Hanna: *To be a Sailor's Wife*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing 2012.
- Havelková, Barbara: Genderová rovnost v období socialismu, in: Bobek, Michal – Molek, Pavel – Šimíček, Vojtěch (eds.): *Komunistické právo v Československu. Kapitoly z dějin bezpráví*. Brno: Masarykova univerzita 2009, s. 176–206.
- Hradecká, Vladimíra – Koudelka, František: *Kádrová politika a nomenklatura 1969–1974*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny 1998.
- Isserman, Maurice: *Vietnam War*. New York: Facts on File Inc. 2003.
- Jakubec, Ivan – Efmertová, Marcela – Szobi, Pavel – Štemberk, Jan: *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848–1992*. Praha: Oeconomica 2008.
- Jančík, Drahomír – Kalina, Tomáš: Ostatní peněžní ústavy – Živnostenská banka, in: *Dějiny bankovníctví v českých zemích*. Praha: Bankovní institut 1999, s. 446–471.
- Kaplan, Karel: *Kořeny československé reformy II*. Brno: Doplněk 2002.
- Kaplan, Karel: *Československo v RVHP 1949–1956*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1995.
- Kaplan, Karel: *Sovětské poradci v Československu 1949–1956*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1993.
- Kemp, Peter (ed.): *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press 1990.
- Koudelka, František: *Státní bezpečnost 1954–1968*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1993.
- Kubálek, Jaromír: *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*. Praha: Prognostický ústav ČSAV 1992.
- Kubů, Eduard – Brom, Bohumír: The Role of Czechoslovak Trade with Neutral Countries in the Period of Escalating Cold War: The Cases of Switzerland and Sweden, 1949–1953, in: Enderle-Burcel, Gertrude – Franaszek, Piotr – Stiefel, Dieter (eds.): *Gaps in the Iron Curtain: Economic Relation between Neutral and Socialist States in Cold War Europe*. Kraków: Jagellonian University Press 2009, s. 165–190.
- Kubů, Eduard – Pátek, Jaroslav a kol.: *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Praha: Karolinum 2000.
- Macura, Vladimír: *Šťastný věk (a jiné studie o socialistické kultuře)*. Praha: Academia 2008.

- Machota, Jiří: *Československo na mořích a oceánech*. Praha: Orbis 1989.
- Maňák, Jiří: *Čistky v Komunistické straně Československa 1969–1970*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1997.
- Mlejnek, Otakar: *(Český doktor na moři II.) Dálná plavba volá*. Praha: Galén 2006.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři III. Svět křížem krážem*. Praha: Mare Czech 2007.
- Myant, Martin: *Vzestup a pád českého kapitalismu. Ekonomický vývoj České republiky od roku 1989*. Praha: Academia 2013.
- Naimark, Norman: *The Sovietization of Eastern Europe, 1944–1953*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.): *The Cambridge History of the Cold War, Volume I Volume I*. Cambridge: Cambridge University Press 2010, s. 175–197.
- Njølstad, Olav: *The Collapse of Superpower Détente, 1975–1980*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.): *The Cambridge History of the Cold War, Volume III*. Cambridge: Cambridge University Press 2010, s. 135–155.
- Novák, Radek: *Námořní přeprava*. Praha: ASPI [1997] 2005.
- Novotný, Radomír: *Vzpomínky námořníka 1*. Praha: Českycestovatel.cz 2014.
- Pacovský, Jaroslav: *Mořští vlci na Blaníku*. Praha: Albatros 1976.
- Pacovský, Jaroslav – Podlena, Vladimír: *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1984.
- Paczkowski, Andrzej: *Půl století dějin Polska: 1939–1989*. Praha: Academia 2000.
- Pernes, Jiří: *Krize komunistického režimu v Československu v 50. letech 20. století*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury 2008.
- Plechanová, Běla – Fidler, Jiří: *Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů 1941–1995*. Praha: Institut pro středoevropskou kulturu a politiku 1997.
- Poláček, Bohumil: *Mezinárodní říční doprava*. Praha: C. H. Beck 2012.
- Průcha, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*. Praha: Doplněk 2009.
- Radchenko, Sergey: *The Sino-Soviet Split*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.): *The Cambridge History of the Cold War, Volume I Volume II*. Cambridge: Cambridge University Press 2010, s. 349–372.

- Rajak, Svetozar: *The Cold War in the Balkans, 1945–1956*, in: Leffler, Melvyn P. – Odd, Arne Westad (eds.): *The Cambridge History of the Cold War, Volume I*. Cambridge: Cambridge University Press 2010, s. 198–220.
- Ringel, Vlastislav: *Vůně a krása okamžiku. Šťastný čtyřlístek Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň*. Praha: Mare Czech 2014.
- Rozsypal, Kurt: *Vývoj plánovitého řízení v netržních podmínkách v letech 1953–1964*. Praha: Vysoká škola ekonomická 1999.
- Rychlík, Jan: *Devizové přísliby a cestování do zahraničí v období normalizace*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 2012.
- Rychlík, Jan: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 2007.
- Skřivan, Aleš: *Československý vývoz do Číny 1918–1992*. Praha: Scriptorium 2009.
- *Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost*. Praha: Academia 2003.
- *Statistická ročenka Republiky československé 1960*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury 1960.
- *Statistická ročenka Republiky československé 1963*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury 1963.
- *Statistická ročenka Republiky československé 1966*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury 1966.
- *Statistická ročenka Republiky československé 1973*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury 1973.
- Stopford, Martin: *Maritime Economics*. London, New York: Routledge 2003.
- Suk, Jiří: Politické hry s „nedokončenou revolucí“. Účtování s komunismem v čase Občanského fóra a jeho rozpadu, in: Adéla Gjuričová – Michal Kopeček – Petr Roubal – Jiří Suk – Tomáš Zahradníček: *Rozdělení minulostí*. Praha: Knihovna Václava Havla 2011.
- Sutela, Pekka: *Finland's Eastern Trade: What Do Interviews Tell?*, in: Enderle-Burcel, Gertrude –Franaszek, Piotr – Stiefel, Dieter (eds.): *Gaps in the Iron Curtain: Economic Relation between Neutral and Socialist States in Cold War Europe*. Kraków: Jagellonian University Press 2009, s. 73–86.
- Svoreň, Michal: *Slaný chléb. Odysea socialistického námořníka*. Praha: Mare Czech 2013.

- Šik, Ota: *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*. Praha: Mladá fronta 1990.
- Šimonek, Vojmír: *Moře volá odvážné*. Praha: Práce 1959.
- Šlouf, Jakub: *Spříznění měnou: genealogie plzeňské revolty 1. června 1953*, Praha: Filozofická fakulta Univerzity Karlovy 2016.
- Šulc, Zdislav: *Stručné dějiny ekonomických reforem v Československu (České republice) 1945–1995*. Brno: Doplněk 1998.
- Švarc, Václav: *Přes moře a oceány*. Praha: Naše vojsko 1958.
- Švarc, Václav: *Na vlnách moří a oceánů*. Ústí nad Labem: Severočeské nakladatelství 1977.
- Valášek, Ladislav – Schulzová, Jana – Pospíchal, Jan: *Čechofracht – historie, současnost, vize*. Praha: Čechofracht 2002. [Propagační materiál u příležitosti 50 výročí založení Čechofrachtu. Zpracováno v rámci publikační činnosti Národního/Státního ústředního archivu v Praze.]
- Vaněk, Miroslav – Mücke, Pavel: *Velvet Revolutions. An Oral History of Czech Society*. New York: Oxford University Press 2015.
- Vykoukal, Jiří – Litera, Bohuslav – Tejchman, Miroslav: *Východ. Vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944–1989*. Praha: Libri 2000.
- Zhang, Shu Guang: *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949–1963*. Stanford: Stanford University Press 2001.
- Zídek, Petr: *Československo a francouzská Afrika 1948–1968*. Praha: Libri 2006.
- Zídek, Petr – Sieber, Karel: *Československo a Blízký východ v letech 1948–1989*. Praha: Ústav mezinárodních vztahů 2009.
- Žídek, Libor: *Transformace české ekonomiky 1989–2004*. Praha: C. H. Beck 2006.

Periodika

- Altman, Miroslav – Souček, Jaroslav: K otázkám řízení československé plavby v nových hospodářských podmínkách, in: *Doprava (X)*, č. 2, 1968, s. 92–95.
- Dutka, Albert: Rozvoj polské námořní plavby, in: *Doprava (I)*, č. 1, 1959, s. 30.
- Dutka, Albert: Námořní plavba v našem hospodářství, in: *Doprava (I)*, č. 3, 1959, s. 84–85.
- Federální vláda Československé socialistické republiky, in: *Rudé právo*, 3. 1. 1969.

- Fiala, Jaroslav: Nástup kubánské revoluce: Fidel Castro versus USA před padesáti lety, in: *Dějiny a současnost*, 2009, 3 [online] [2015-04-04];
<http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2009/3/nastup-kubanske-revoluce/>.
- Garfield, Geoff: Race for COS Ships Stops Dead, in: *TradeWinds*, 19. 2. 1998.
- Gula, Marián – Vališ, Zdeněk: Vývoj typologie svazků v instrukcích pro jejich evidenci, in: *Securitas Imperii* č. 2, 1994, s. 117–150 [online] [2015-11-24];
<http://www.policie.cz/soubor/securitas-imperii-2-pdf.aspx>.
- Herman, Jan: Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935, in: *The International Journal of Maritime History*, 2015, vol. 27 (1), s. 79–103.
- Katz, Mark N.: The Soviet Union and the Third World, in: *Current History*, 1986, s. 329–339 [online] [2015-01-10];
<http://digilib.gmu.edu/jspui/bitstream/1920/3128/1/Soviet%20Union%20and%20the%20Third%20World.pdf>.
- King, Chen C: Hanoi's Three Decisions and the Escalation of the Vietnam War, in: *Political Science Quarterly*, 1975, 90 (2), s. 239–259 [online] [2014-11-21];
<http://vi.uh.edu/pages/buzzmat/vnarticles/chenhanoi3decisions.pdf>.
- Lewis, Ian: Czechoslovak Ocean Shipping Keen to Flag Out Vessels, in: *TradeWinds*, 27. 11. 1992.
- Lillestolen, Trond: Management Reshuffle at COS Hits Daewoo Deal, in: *TradeWinds*, 5. 2. 1993.
- Lillestolen, Trond: COS Is Back on Track, in: *TradeWinds*, 24. 12. 1993.
- Lillestolen, Trond: A long-term project Draws to a Close, in: *TradeWinds*, 24. 6. 1994.
- Lillestolen, Trond: Romanian Tankers to Fuel Fleet Renewal at Czechoslovak Ocean Shipping, in: *TradeWinds*, 24. 6. 1994.
- Lillestolen, Trond: National Navigation Takes Up Bulker Option, in: *TradeWinds*, 15. 6. 1995.
- Lillestolen, Trond: New Investors Take Over COS, in: *TradeWinds*, 15. 2. 1996.
- Lillestolen, Trond: Could COS be sold again?, in: *TradeWinds*, 24. 4. 1997.
- Lillestolen, Trond: Czech Ocean Keeps the Handysize Faith, in: *TradeWinds*, 24. 4. 1997.
- Lillestolen, Trond: COS Ships Sold at a "Discount", in: *TradeWinds*, 23. 10. 1997.

- Lillestolen, Trond: Czechs Bet on Comeback Cash, in: *TradeWinds*, 7. 1. 1999.
- Lillestolen, Trond: Cash Drought Delays Czech Bulk Comeback, in: *TradeWinds*, 3. 6. 1999.
- Lillestolen, Trond: Czech Ocean Struggles as Vessels Vanish, in: *TradeWinds*, 24. 2. 2000.
- Lillestolen, Trond: Trnka Ready to Czech out from Wobbling COS, in: *TradeWinds*, 21. 9. 2000.
- Nedbálková, Kateřina: Má vězení střední rod? aneb Maskulinita a femininita ve vězeňských subkulturách, in: *Sociologický časopis*, sv. 39 (4), 2003, s. 469–486.
- Rozhovor s ministrem dopravy Františkem Řehákem: Dopravu na výši současných úkolů, in: *Rudé právo*, 15. 5. 1968, s. 1–2.
- Scobell, Andrew: Show of Force: Chinese Soldiers Statesmen, and the 1995–1996 Taiwan Strait Crisis, in: *Political Science Quarterly*, sv. 115 (2), 2000, s. 227–146, EBSCOhost [přístup 2015-09-23].
- Vláda ČSSR jmenovaná prezidentem republiky dne 12. října 1988, in: *Rudé právo*, 13. 10. 1988.
- Wezeman, Simeon T. – Bromley, Mark: *SIPRI Yearbook 2005* – Chapter 10 International Arms Transfers, in: Stockholm International Peace Research Institute, 417 – 448 [online] [2015-01-05];
<http://www.sipri.org/research/armaments/transfers/publications/yearbook/CH10YB05>.

Zákonné úpravy

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

- 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>.
- 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>.
- 33/1951 Sb., Nařízení, kterým se nově upravují úkoly pětiletého plánu [online] [2015-08-01]; <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=577>.
- 61/1952 Sb., Zákon o námořní plavbě ze dne 29. října 1952 [online] [2015-07-30]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=61/1952&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 36/1956 Sb., Vyhláška o úpravě některých poměrů Živnostenské banky, národního podniku, 2. srpna 1956 [online] [2016-01-28]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=36/1956&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 74/1956 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dopravní dohodě mezi Československou republikou 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.
- 100/1960 Sb., Ústavní zákon ze dne 11. července 1960, Ústava Československé socialistické republiky [online] [2015-07-11]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=100/1960&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 140/1961 Sb., Trestní zákon ze dne 29. listopadu 1961 [online] [2015-08-29]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=140/1961%20&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

- 26/1964 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě ze dne 31. ledna 1964 [online] [2015-07-30]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=26/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 92/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o volném moři [online] [2015-08-12]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=92/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 175/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě o mnohostranném zúčtování v převoditelných rublech a o zřízení Mezinárodní banky hospodářské spolupráce [online] [2015-12-23]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 65/1965 Sb., Zákoník práce [online] [2015-06-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=65/1965&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 93/1980 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí ze dne 31. března 1980 o Dohodě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Indické republiky o spolupráci v námořní dopravě [online] [2016-01-18]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=93/1980&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 161/1982 Sb., Zákon o odvodech do státního rozpočtu [online] [2016-01-07]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=161/1982&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.
- 88/1988 Sb., Zákon o státním podniku [online] [2015-10-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=88/1988&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

- 167/1988 Sb., Rozhodnutí prezidenta Československé socialistické republiky o amnestii ze dne 27. října 1988, in: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, Sběrka zákonů a mezinárodních smluv [online] [2016-03-12]; <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=167&r=1988>.
- 541/1992 Sb., Ústavní zákon o dělení majetku České a Slovenské Federativní Republiky mezi Českou republikou a Slovenskou republikou a jeho přechodu na Českou republiku a Slovenskou republiku [online] [2015-08-25]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=541/1992&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

Online zdroje

- A Brief History of Lloyd's Register, in: Lloyd's Register [online] [2014-11-04]; <http://www.lr.org/en/who-we-are/heritage/brief-history/>.
- *Akční program KSČ*, in: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, edice dokumentů [online] [2015-11-08]; http://www.68.usd.cas.cz/files/dokumenty/edice/405_1.pdf.
- Alcohol Prohibition History [online] [2015-06-20]; http://noliqor.us/liquor/alcohol_prohibition_history.html.
- *Annual Report of the Executive Board for the Financial Year Ended April 30, 1992*, in: International Monetary Fund [online] [2015-10-30]; <http://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/archive/pdf/ar1992.pdf>.
- Brief History of IMO, in: International Maritime Organization [online] [2016-01-03]; <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>.
- Burger, Albert E.: A Historical Analysis of the Credit Crunch of 1966, in: *Federal Reserve Bank of St. Louis Review*, September 1969, s. 13–30 [online] [2015-09-11]; https://research.stlouisfed.org/publications/review/69/09/Historical_Sep_1969.pdf.
- Competition Issues in Liner Shipping, 19 June 2015, in: Organisation for Economic Co-operation and Development [online] [2015-11-24]; <http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2%282015%293&docLanguage=En>.

- C185 – Seafarers’ Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185), in: International Labour Organization [online] [2016-02-03];
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_IL O_CODE:C185.
- Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti, in: Námořní obchod EU v souvislostech [online] [2016-08-24];
<http://navaltrade.net/node/5>.
- Hospodářský výsledek, in: Námořní plavba [online] [2015-05-12];
<http://www.namorniplavba.cz/cnp/241.html>.
- Chipolbrok History [online] [2014-09-08];
<http://www.chipolbrok.com.pl/strona.php?id=25>.
- International Radiotelegraph Convention, signed at London, July 5, 1912, in: International Telecommunication Union [online] [2016-02-03];
<http://www.itu.int/en/history/Pages/RadioConferences.aspx?conf=37&dms=S0201000012>.
- Kurzy devizového trhu, měsíční průměry, in: Česká národní banka [online] [2015-10-12];
https://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=USD.
- Mañas, Dalibor: Vlnobití odolala jen zád'. Češi se po 46 letech dotkli vraku lodi Pionýr, in: *iDnes*, 20. 12. 2015 [online] [2016-01-09];
http://ostrava.idnes.cz/expedice-ke-ztroskotane-loni-pionyr-d79-/ostrava-zpravy.aspx?c=A151217_144736_ostrava-zpravy_mav.
- McDougal, Myres S. – Goodman, Richard M.: Chinese Participation in the United Nations: The Legal Imperative of a Negotiated Solution, in: *Yale Law School Legal Scholarship Repository, Faculty Scholarship Series*, 1-1-1966 [online] [2015-04-28];
http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3572&context=fss_papers.
- Míra fluktuace zaměstnanců v roce 2012, in: HR monitor [online] [2016-01-05];
<http://www.hr-monitor.cz/fluktuace>.
- Multilaterální spolupráce, in: Ministerstvo zahraničních věcí [online] [2016-01-05];
[http://www.mzv.cz/jnp/cz/zajimave_odkazy/mezinarodni_organizace\\$2548.html](http://www.mzv.cz/jnp/cz/zajimave_odkazy/mezinarodni_organizace$2548.html).

- Mzdy a platy, in: Námořní plavba [online] [2015-09-12];
<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2433.html>.
- Námořní školy, in: Námořní plavba [online] [2015-02-27];
<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2436.html>.
- Námořníci bez lodí, režie Miroslav Kačor, in: Česká televize, iVysílání, 25. 6. 2014 [online] [cit. 2015-01-20]; <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10534821118-namornici-bez-lodi/21356226464>, 0:34–0:50.
- 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>.
- 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>.
- Non-Soviet Warsaw Pact Countries in the Third World, in: *Global Security* [online] [2015-01-10]; <http://www.globalsecurity.org/military/world/int/warsaw-pact-09.htm>.
- Odpověď na Žádost o poskytnutí informací, čj. 14/2013-072-7106/7, 13. 11. 2013, in: Ministerstvo dopravy [online] [2015-07-14];
http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A162C6BA-60DD-4EBD-BB42-79F2F4A40283/0/Odpovednazadostoinformacedlezakona106_142013072.pdf.
- *Poučení z krizového vývoje ve straně a společnosti po XIII. sjezdu KSČ*, in: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, faksimilová edice dokumentů [online] [2015-08-08];
http://www.dejinyksc.usd.cas.cz/vnitrostranicke-informace-sekretariatu-uv-ks/cat_view/9-dokumenty/10-neperiodicke-publikace-ustedniho-vyboru-ks.html.
- Přehled lodí, in: Námořní plavba [online] [2015-05-06];
<http://www.namorniplavba.cz/cnp/311.html>.
- Přeprava zboží a cestujících, in: Námořní plavba [online] [2015-05-12];
<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2444.html>.

- Regulation 34-1 – Master’s Discretion, in: Maritime and Coastguard Agency Government UK [online] [2016-02-01];
https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solas/solas_v/Regulations/regulation34_1.htm.
- Roční souhrnná zpráva o stavu a vývoji zahraničních pohledávek ČR v roce 2013, in: Ministerstvo financí České republiky [online] [2015-11-04];
<http://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/ochrana-financnich-zajmu/zahranicni-pohledavky/2013/rocni-souhrnna-zprava-o-stavu-a-vyvoji-z-18431>.
- Rose, George: Flying the Flag, Fleeing the State, in: *The New York Times*, 24. 4. 2011 [online] [2014-11-09];
http://www.nytimes.com/2011/04/25/opinion/25george.html?_r=3&ref=%20opinion.
- Struktura StB, in: Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu [online] [2015-08-12]; <http://www.policie.cz/clanek/struktura-stb.aspx>.
- Suprajitno, Setefanus: Defining New Domains: The Identities of Indonesian Returned Overseas Chinese, in: *Asian Scholarship Foundation*, 2005 [online] [2015-07-12];
http://www.asianscholarship.org/asf/ejournal/articles/setefanus_s.pdf.
- *Technology and East-West Trade*, in: Congress of the United States, Office of Technology Assessment, Washington, D. C. [online] [2014-12-10];
<https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1979/7918/7918.PDF>.
- The company’s history, in: Baltona. [online] [2015-11-02];
<http://www.baltona.pl/tresc,13,historia/gb>.
- *The Covenant of the League of Nations*, in: 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.
- TradeWinds: The Business of Shipping [online] [2015-06-23];
<http://www.tradewindsnews.com/aboutus/>.
- Úplný výpis z obchodního rejstříku – Česká námořní plavba, IČ 000 01 082, in: Ministerstvo spravedlnosti, Veřejný rejstřík a Sběrka listin [online] [2015-06-30];
<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=411847&typ=UPLNY>.

- Vítkovice kolem světa, in: Česká televize [online] [2015-02-10];
<http://www.ceskatelevize.cz/porady/1181662874-zapomenute-vypravy/405235100221028-vitkovice-kolem-sveta/>.
- Vláda Ladislava Adamce (12. 1. 1988–10. 12. 1989), in: Vláda České republiky [online] [2015-10-01]; <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1960-1990-cssr/ladislav-adamec/prehled-ministru-24622/>.
- Vláda Mariána Čalfy (10. 12. 1989–27. 6. 1990), in: Vláda České republiky [online] [2015-10-01]; <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1990-1992-csfr/marian-calfa-1/prehled-ministru-24628/>.
- Vládní návrh, který se předkládá Národnímu shromáždění republiky Československé „I. 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, in: Poslanecká sněmovna N. S. R. Č. 1923 [online] [2015-05-28]; http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/T4230_01.htm.
- *World Development Report 1983 by the World Bank*. Oxford University Press 1983 [online] [2016-02-03];
<https://books.google.cz/books?id=0MpbLiZRMFQC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false>.

Rozhovory

- I. P., lodní lékař, rozhovor vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. K., kapitán, rozhovor vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. K., první kuchař, rozhovor vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. K., strojmistr, rozhovor vedla Lenka Krátká, 23. 7. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. J., 1. palubní důstojník, rozhovor vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.

- J. J., námořní první třídy, A/B, rozhovor vedla Lenka Krátká, 3. 3. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. N., loďmistr, rozhovor vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. T. druhý strojní důstojník, rozhovor vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- J. V., námořník 1. třídy, A/B, rozhovor vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- K. T., první kuchař, rozhovor vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- M. B., 1. strojní důstojník, rozhovor vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- M. R., kapitán, rozhovor vedla Lenka Krátká 22. 11. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- M. S., 1. strojní důstojník, rozhovor vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- P. K., kapitán, rozhovor vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- V. B., strojmistr, rozhovor vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- V. S., kapitán, rozhovor vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010, uloženo v osobní sbírce autorky.
- Ústav pro soudobé dějiny, Centrum orální historie, sbírka Rozhovory, Rozhovor se Zdeňkem Bastlem vedla Anna Přikrylová, 27. 9. 2011.

Související literatura

(necitovaná, v textu odkazovaná pro rozšíření informací o daném tématu)

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

- Braňka, Pavel: *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby I. Od kuchtíka k šéfkuchařovi*. Praha: Mare Czech 2012.
- Fabry, Rudolf: *Stará dobrá loď*. Bratislava: Slovenský spisovateľ 1962.
- Frank, Jiří: *Námořnické historky z lodí i přístavů*. Praha: Lika klub 2006.
- Frey, Jakub: *Loď, moře, námořníci*. Praha, Státní nakladatelství technické literatury [1961] 1967.
- Jakeš, Antonín: *Poutník oceány*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství 1980.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři VII. ...a ti, co jsou na moři*. Praha: Mare Czech 2013.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná*, 2. vydání. Praha: Mare Czech 2012.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři VI. 1000 mil vzhůru po Amazonce*. Praha: Mare Czech 2011.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři V a v Americe. K břehům Nového světa*. Praha: Mare Czech 2010.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři IV. Bez konce širé moře je....* Praha: Mare Czech 2009.
- Mlejnek, Otakar: *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná*. Praha: Rybka Publishers 2000.
- Ptáček, František: *Schody do celého světa*. Praha: Mare Czech 2014.
- Ptáček, František: *Modré medailonky I – Věčné živé námořní legendy*. Praha: Mare Czech 2009.
- Ptáček, František: *Modré medailonky II – Vernisáž pamětníků*. Praha: Mare Czech 2009.
- Ptáček, František: *Modré vzpomínky: vlajková loď Vítkovice*. Praha: Epoque 2004.
- Ptáček, František: *Schody do celého světa*. Plzeň: Koniáš 1998.
- Stožický, Bedřich: *S palubou pod nohama*. Brno: Blok 1973.
- Vašina, Roman: *Otevřený deník českého námořníka*. Litvínov: Dialog 2010.

Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1: Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období

Příloha č. 2: Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1958

Příloha č. 3: Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960)

Příloha č. 4: Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970)

Příloha č. 5: Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980)

Příloha č. 6: Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990)

Příloha č. 7: Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let

Příloha č. 8: Možné vojenské využití československé obchodní floty

Příloha č. 9: Aktivity ČNP v oblasti pasažérské přepravy

Příloha č. 1: Seznam lodí plujících pod československou vlajkou v meziválečném období⁷⁰⁸

jméno	stavba lodi – rok a místo		BRT	majitel	sídlo majitele
Arna	1905	Newcastle, Spojené státy	3 049	Zdenkovic	Terst
Bayard	1902	Jönköping, Švédsko	137	Presente	Braila
Bohemia	1879	Štětín, Německo	720	Götzl	Vrchlabí
Dalibor	1902	Bremerhaven, Německo	173	Spitzer	Gdaňsk
Duben	1883	Kiel, Německo	549	Glass	Hamburg
Jiřina	1917	Nakskov, Dánsko	339	Spitzer	Gdaňsk
Karel	1898	Glasgow, Skotsko	160	Wenzel	Hamburg
Kehrwieder	1913	Ruischerbrug, Dánsko	164	Müller	Königswald
Lada	nezjištěno	Eilenburg, Německo	95	Wenzel	Hamburg
Legie	1920	Jokohama, Japonsko	5 735	Legiobanka	Praha
Lemming	1921	Estonsko	214	Pavlíček	Varšava
Litoměřice	1883	Göteborg, Švédsko	664	Weis	Berlín
Little Evy	1918	Slikkerveer, Nizozemí	461	Baťa	Zlín
Magdalena	1918	Vejle, Dánsko	25	Hablerová	Kiel
Marie	1913	Hasselt, Belgie	128	Spitzer	Gdaňsk
Mělník	1898	Emden, Německo	100	Weis	Berlín
Merkur	1904	Wasermünde, Německo	177	Spitzer	Gdaňsk
Míla	1911	Einswarden, Německo	152	Spitzer	Gdaňsk
Morava	1911	Hamburg, Německo	3 642	Baťa	Zlín
Neptun	1909	Dundee, Skotsko	243	Spitzer	Gdaňsk
Olomouc	1873	nezjištěno	210	Glass	Hamburg
Plzeň	1923	Hamburg, Německo	79	Weis	Berlín
Praga ⁷⁰⁹	1892	Newcastle, Spojené státy	1 799	Bešťák	Praha
Smíchov	1918	Risö, Norsko	38	Hablerová	Kiel
Srpen	1897	Varkaus, Finsko	208	Glass	Hamburg
Stella	1919	Middelfart, Dánsko	312	Wenzel	Hamburg
Tábor	1856	Londýn, Velká Británie	290	Hablerová	Kiel
Únor	1922	Rikhold, Estonsko	106	Glass	Hamburg
Viking	1929	Nizozemská Vých. Indie	240	Barnet	nezjištěno
Vodník	1903	Göteborg, Švédsko	42	Spitzer	Gdaňsk
Vojtěch	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno	Hablerová	Kiel

⁷⁰⁸ Lodě jsou řazeny abecedně; pole zvýrazněná šedou označují ty, které byly zapsány v námořním rejstříku v Praze. Zdroje dat: Švarc, *Přes moře a oceány*, úvod, nestránkováno. ANTM Praha, sbírka Historie lodní dopravy 629.12, karton Evžen Škňouřil – fotografie, pohlednice, List of Czechoslovak merchant vessels in years 1920–1938, nedatováno.

⁷⁰⁹ Na počátku roku 1928 loď Praga podnikla cestu s dodávkou 40 000 pušek pro severočínskou armádu. Náklad byl vyzrazen – „z příležitostného rozhovoru dvou podnapilých námořníků“ se o něm dozvěděl „agent jihočínské, tedy ústřední vlády“. Ihned navrhl celním úřadům, aby loď zabavily; zároveň „vyrozuměl jihočínskou vládu, jež vyslala za stejným účelem dělovou lodici“. Na ochranu lodi Praga poslal dělovou lodici také velitel severočínské armády Čang Cuo-ling. 7. února 1928 bylo zboží neporušené doručeno na místo určení. /Otakar Franěk, *Zbraně pro celý svět*, Brno 1970, s. 73–74./

Příloha č. 2: Seznam československých/českých námořních lodí, provozovaných v letech 1952–1998⁷¹⁰

	typ	délka (m)	šířka (m)	ponor (m)	DWT	BRT	rychlost (uzlů/h)	původ	zakoupena	prodána	v provozu
Republika I	general cargo ⁷¹¹	130,15	16,90	10,00	10 510,00	6 539,00	9,5	Velká Británie	1952 (1920 vyrobena)	1962	10 let, 5 měsíců
Julius Fučík	general cargo	125,05	18,01	7,25	7 108,00	5 081,52	13,5	Francie	1954	1965	11 let, 6 měsíců
Lidice	general cargo	139,40	17,60	7,87	8 500,00	5 659,00	14,5	Finsko	1954	1967	12 let, 3 měsíce
Dukla	general cargo	157,60	20,00	8,43	10 070,00	6 507,86	16,0	NDR	1958	1965	7 let, 4 měsíce
Mír I	general cargo	148,43	18,89	8,99	12 540,00	9 312,61	15,0	Jugoslávie	1958	1967	8 let, 4 měsíce
Ostrava	tanker	170,68	21,94	8,99	20 518,00	13 338,92	15,5	Jugoslávie	1959	1965	6 let, 1 měsíc
Orava I	general cargo	144,48	20,05	8,35	10 070,00	6 503,31	15,0	NDR	1959	1965	6 let, 3 měsíce
Kladno	general cargo	149,24	18,80	9,09	12 880,00	8 837,16	14,5	Japonsko	1959	1973	13 let, 5 měsíců
Orlík I	general cargo	146,48	19,43	8,30	10 000,00	6 785,20	15,5	Polsko	1960	1967	7 let
Pionýr	general cargo	92,05	13,50	5,64	3 025,00	1 960,00	11,5	Bulharsko	1960	1969	9 let, 1 měsíc
Jiskra	general cargo	92,85	13,53	5,62	3 047,00	1 702,53	11,7	Bulharsko	1963	1980	17 let, 3 měsíce
Košice I	bulk carrier ⁷¹²	181,20	24,88	9,91	26 974,00	16 759,87	14,8	Japonsko	1963	1986	22 let, 6 měsíců
Republika II	general cargo	156,39	20,40	8,92	13 928,00	10 896,70	14,2	Polsko	1964	1973	9 let, 1 měsíc
Brno	general cargo	156,55	20,44	9,49	15 250,00	10 842,59	14,2	Polsko	1965	1981	16 let, 2 měsíce
Vítkovice I	bulk carrier	209,60	27,50	11,56	41 207,00	24 326,45	15,2	Velká Británie	1966	1987	20 let, 4 měsíce

⁷¹⁰ Zdroj dat: Na Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, část VII-A-16: Parametry lodí, nedatováno. Některé údaje vykazují určité (nikoli významné) rozdíly s informacemi uváděnými v jiných materiálech; často se jedná pouze o rozdíly způsobené zaokrouhlením. Příčinou je roztržitost pramenné základny; případně skutečnost, že různé dokumenty uvádějí u jedné a téže lodi mírně odlišné parametry.

DWT, BRT, rychlost v uzlech – viz vysvětlivky.

⁷¹¹ General cargo – lodě pro přepravu kusového nákladu.

⁷¹² Bulk carrier – lodě přepravující volně ložený/hromadný náklad (dry/general cargo – kombinace obou typů lodí).

	typ	délka (m)	šířka (m)	ponor (m)	DWT	BRT	rychlost (uzlů/h)	původ	zakoupena	prodána	v provozu
Blaník	general cargo	126,95	17,01	6,86	6 000,00	5 516,84	14,7	Polsko	1967	1990	22 let, 2 měsíce
Sitno	general cargo	123,91	17,04	6,89	5 945,00	5 310,21	14,7	Polsko	1969	1990	20 let, 2 měsíce
Radhošť	general cargo	124,00	17,03	6,88	5 961,00	5 310,21	14,7	Polsko	1970	1990	19 let, 9 měsíců
Kriváň	general cargo	124,05	17,04	6,88	5 923,00	5 313,00	14,7	Polsko	1970	1987	16 let, 8 měsíců
Praha	bulk carrier	198,43	24,47	10,70	32 357,00	20 318,00	14,3	Polsko	1972	1994	21 let, 8 měsíců
Mír II	general cargo	152,75	20,30	9,32	13 870,00	9 651,43	14,5	NDR	1973	1993	20 let, 1 měsíc
Bratislava	bulk carrier	199,01	24,45	10,70	32 780,00	20 589,00	14,8	Polsko	1974	1994	20 let, 3 měsíce
Třinec	bulk carrier	199,10	24,40	11,00	33 230,00	20 596,00	15,0	Polsko	1975	1998	23 let
Orlík II	general cargo	145,50	21,60	9,40	15 870,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1980	1996	15 let, 2 měsíce
Slapy	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,5	Jugoslávie	1981	1998	17 let, 7 měsíců
Lipno	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1981	1998	17 let, 5 měsíců
Orava II	general cargo	145,66	21,60	9,38	15 916,00	10 416,00	14,8	Jugoslávie	1981	1997	15 let, 8 měsíců
Karlovy Vary	bulk carrier	164,30	22,86	9,87	22 623,00	13 569,00	14,5	Japonsko	1986 (vyrobena 1974)	1996	9 let, 6 měsíců
Vltava	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 939,00	6 425,00	13,5	ČLR	1988	1995	7 let, 1 měsíc
Otava	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 947,00	6 425,00	13,5	ČLR	1988	1994	5 let, 5 měsíců
Dunaj	bulk carrier	195,11	25,30	10,69	33 230,00	21 399,00	14,5	Polsko	1989	1997	8 let, 9 měsíců
Berounka	dry/general cargo	119,01	18,64	7,71	7 920,00	6 425,00	13,5	ČLR	1989	1995	6 let, 4 měsíce
Labe	bulk carrier	195,30	25,30	10,69	33 230,00	21 399,00	14,5	Polsko	1989	1997	8 let, 4 měsíce
Vítkovice II	bulk carrier	196,31	28,00	11,21	40 908,00	26 128,00	14,0	Jugoslávie	1989	1997	8 let, 1 měsíc
Sázava	general cargo	118,93	18,61	7,42	7 405,00	6 425,00	13,5	ČLR	1989	1995	5 let, 6 měsíců
Košice II	bulk carrier	196,30	28,00	11,21	40 908,00	26 128,00	14,0	Jugoslávie	1989	1997	7 let, 9 měsíců
Tatry	bulk carrier	225,00	32,20	12,92	66 088,00	35 350,00	13,5	Korea	1990	1998	8 let, 7 měsíců

	typ	délka (m)	šířka (m)	ponor (m)	DWT	BRT	rychlost (uzlů/h)	původ	zakoupena	prodána	v provozu
Beskydy	bulk carrier	225,00	32,20	13,32	70 456,00	37 550,00	13,5	Korea	1993	1998	4 roky, 8 měsíců
Svitava	bulk carrier	180,82	24,85	10,43	29 043,70	17 630,00	13,5	Rumunsko	1995	1998	3 roky, 4 měsíce
Šumava	bulk carrier	225,00	32,20	13,30	70 120,00	37 550,00	13,5	Korea	1996	1998	2 roky, 4 měsíce
Jan Hus	bulk carrier	171,97	25,05	10,00	26 045,30	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	17 měsíců
Jan Žižka	bulk carrier	171,96	25,07	10,00	26 088,80	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	14 měsíců
Prokop Holý	bulk carrier	171,92	25,07	10,00	26 096,40	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	12 měsíců
Jan Želivský	bulk carrier	171,94	25,06	10,00	26 096,40	16 405,00	14,0	ČLR	1997	1998	7 měsíců

Metodologická poznámka k finančním přehledům

Pro většinu informací uváděných v přílohách č. 3 až 6 (finanční přehledy) se podařilo dohledat příslušné komplexní rozborů hospodaření podniku, případně relevantní zápisy z ředitelských porad. Ve snaze nabídnout určitou „křížovou kontrolu“ finančních údajů byly tři hlavní kategorie dat porovnány se záznamy zveřejněnými na internetových stránkách www.namorniplavba.cz.⁷¹³ Jednalo se o počty uskutečněných cest, množství přepraveného zboží v tunách a čistý zisk v Kčs. Pro celkový počet 90 sledovaných údajů v letech 1961–1990 (pro 50. léta není k dispozici dostatek relevantních informací) jsou výsledky porovnání následující:

	počet výskytů	% zastoupení	poznámka
úplná shoda	61	67,8 %	
mírné rozdíly	22	24,5 %	
významný rozdíl – v počtu cest	4	4,4 %	rozdíl o tři cesty v daném roce; neovlivňoval další kategorie – zisk, přepravené zboží
významný rozdíl – čistý zisk v roce 1971 (rozdíl o 4 miliony Kčs)	1	1,1 %	zisk o 6 % nižší než uváděn v internetové prezentaci
údaje v pramenech chybějí	2	2,2 %	
celkem	90	100,0 %	

Tabulka 10: Výsledky srovnání některých typů údajů se sekundárním zdrojem

Uvedená komparace ospravedlňuje využívání údajů z internetu, respektive publikace *Padesát let Československé námořní plavby*, tam, kde nejsou k dispozici jiné prameny.

Počty lodí v jednotlivých tabulkách jsou vždy uváděny ke konci roku, zahrnují nákupy a prodeje lodí v daném období. Související informace – údaje o DWT a BRT – vycházejí z dat uvedených ve složkách jednotlivých lodí v nezpracovaném fondu *Československá námořní plavba, část VII-A-16: Parametry lodí*.

⁷¹³ Hospodářský výsledek, in: *Námořní plavba* [online] [2015-05-12]; <http://www.namorniplavba.cz/cnp/241.html>.

Příloha č. 3: Finanční výsledky v 50. letech (1952–1960)

Do doby, než byl založen samostatný podnik Československá námořní plavba (ČNP) v roce 1959, nejsou k dispozici ucelené informace o hospodářských výsledcích provozu lodí. Materiály společností Metrtrans a Čechofracht, které zajišťovaly agendu vlastní námořní plavby před rokem 1959, buď chybí, nebo neobsahují relevantní údaje. Není to nijak překvapivé, jelikož československá část floty se v 50. letech v podstatě nerozvíjela: loď Republika byla na své první cestě v roce 1952 poškozena tajfunem a poté až do poloviny roku 1954 opravována v šanghajské loděnici. V souvislosti s těmito opravami roční výkazy Čechofrachtu obsahují informace o ztrátě z „provozu vlastních lodí“ ve výši 2 035 000 Kčs (1953) a 587 000 Kč (1954).⁷¹⁴

Od roku 1954, kdy Čínská lidová republika (ČLR) zakoupila první námořní loď, kterou provozovala pod československou vlajkou, bylo každoročně připraveno závěrečné vyúčtování mezi Ministerstvem zahraničního obchodu ČSR a Ministerstvem komunikací ČLR. K dispozici jsou informace za roky 1957 a 1959,⁷¹⁵ a to pouze o částce vyrovnání finančních závazků v rublech a v Lstg mezi oběma stranami; údaje o výkonech lodí, nákladech a především zisku chybí.

Dále lze dohledat souhrnný přehled o zisku, který Československo dosáhlo díky úspoře na dopravném při využívání vlastních námořních lodí. Uvádí se, že od počátku provozu námořní plavby do 31. prosince 1960 přepravily lodě plující pod československou vlajkou 1 369 079 tun zboží; z toho 638 800 tun (přibližně 47 %) pro československý zahraniční obchod. Tím se docílilo úspory 41 058 000 Kčs v devizách, „a to jednak přímou úsporou při přepravách vlastními loděmi a jednak směnou za československo-čínský clearing při přepravě čínskými loděmi pod československou vlajkou“. Kromě toho československá strana získala 12 760 000 Kčs „v československo-čínském clearingů za dodávky československého zboží čínským lodím pod československou vlajkou“; dále za mzdy československých námořníků a za podíl na režii ČNP. Vyčísleny byly také provize „z efektivních výdajů při nákupu a provozu čínských lodí“, a to ve výši 788 000 Kčs,

⁷¹⁴ NA Praha, fond Čechofracht, nezpracovaný, Rozhodnutí o schválení ročního výkazu za rok 1953 Čechofrachtu, podniku zahraničního obchodu, 15. 3. 1954, Ztráty související s opravami lodě Republika I. NA Praha, fond Čechofracht, nezpracovaný, Protokol o schválení ročního výkazu za rok 1955 podniku zahraničního obchodu Čechofracht, 16. 3. 1956.

⁷¹⁵ NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84, Protokol o odsouhlasení finančních výsledků lodi Julius Fučík a Lidice za provozní rok 1957, 11. 12. 1958. NA Praha, fond Československá námořní plavba (dále f. ČNP), nezpracovaný, X-A-5-1-3: Komplexní rozbor 1959, nedatováno.

placených v Lstg.⁷¹⁶ Každoročně tak provoz námořních lodí pod československou vlajkou přinesl československému národnímu hospodářství v průměru přibližně 7,5 milionů Kčs.

⁷¹⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-4: Materiál pro zvláštní komisi kolegia ministra zahraničního obchodu – Rozvoj československé námořní floty a perspektivy spolupráce v provozu námořních lodí s Čínskou lidovou republikou, 16. 9. 1961, s. 3–4.

Příloha č. 4: Finanční výsledky v 60. letech (1961–1970)

Výsledky hospodaření za období let 1960–1965 přinášejí také informace o finančním vyrovnání s čínským partnerem (spodní část tabulky). Čistý zisk pro československého partnera byl kalkulován jako rozdíl celkového dosaženého zisku a podílu ČLR na tomto zisku, vypláceného v clearingů a v Lstg (amortizační fondy a zisky za ukončené cesty čínských lodí),⁷¹⁷ v přepočtu na Kčs. Informace o zisku nezahrnují údaje o úsporách deviz na námořním dopravném pro československé subjekty (nejsou součástí komplexních rozborů, pravděpodobně byly zahrnuty do výsledků resortu MZO).

⁷¹⁷ Podklady pro výpočet finančního vyrovnání v letech 1961–1965 vycházejí z těchto pramenů: NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1955–1966, tajná a přísně tajná registratura, karton 1393, MZO 83, Protokol ze IV. zasedání Představenstva Československé námořní plavby, mezinárodní akciové společnosti (dále jen ČNP), které se konalo v Pekingu ve dnech od 2. do 5. dubna 1962 (údaje roku 1961); Protokol z V. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Praze ve dnech 29. dubna až 12. května 1963 (údaje roku 1962); Protokol z VI. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Pekingu ve dnech 4. dubna až 18. dubna 1964 (údaje roku 1963); Protokol ze VII. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Praze ve dnech 17. května až 4. června 1965 (údaje roku 1964); Protokol z VIII. zasedání Představenstva ČNP, které se konalo v Pekingu ve dnech 11. až 23. dubna 1966 (údaje roku 1965).

	1961 ⁷¹⁸	1962 ⁷¹⁹	1963 ⁷²⁰	1964 ⁷²¹	1965 ⁷²²
čsl. lodě	3	2	4	5	6
lodě ČLR	7	7	7	7	3
DWT celkem	105 221	94 711	124 732	138 660	106 144
BRT celkem	70 525	63 986	82 448	93 345	72 756
uskutečněné cesty	58	58	63	88	78 ⁷²³
přepravené zboží (tuny)	511 465	437 794	469 238	849 000	713 951
zisk celkem (Kčs)	9 033 000	14 785 000	27 909 000	28 320 000	35 286 000
podíl ČLR na zisku - clearing	5 499 574	6 779 798	11 090 478	8 892 609	4 584 123
podíl ČLR na zisku - Lstg	52 878	9 733	274 005	277 404	329 184
přepočítání na Kčs⁷²⁴	1 066 020	196 217	5 523 941	5 592 465	6 636 349
zisk pro čl. stranu (Kčs)	2 467 406	7 808 985	11 294 581	13 834 926	24 065 528

⁷¹⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, kartony X – roční rozbor hospodaření (v přílohách dále k. X), X-A-5-1-5: Komplexní rozbor 1961, Zápis č. 8 z ředitelské porady konané 22. 2. 1962.

⁷¹⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-2-2: Komplexní rozbor 1962, nedatováno.

⁷²⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1964, Plnění provozního plánu za rok 1964, nedatováno. Dokument obsahuje finanční údaje také za rok 1963.

⁷²¹ Ibid.

⁷²² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1965, Roční výkaz o námořní plavbě československými loděmi, nedatováno.

⁷²³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Provozní výsledky ukončených cest v roce 1966, nedatováno.

⁷²⁴ Přepočítáno podle průměrného ročního kurzu v uvedených letech: 1 Lstg = 20,16 Kčs. /*Statistická ročenka Republiky československé 1963*, Praha 1963, s. 487; *Statistická ročenka Republiky československé 1966*, Praha 1966, s. 144./

	1966 ⁷²⁵	1967 ⁷²⁶	1968 ⁷²⁷	1969 ⁷²⁸	1970 ⁷²⁹
československé lodě	7	8	8	8	10
lodě ČLR	3	0	0	0	0
pronajaté lodě (time charter)	0	0	0	0	3 730
DWT celkem	147 351	122 311	122 311	125 231	137 115
BRT celkem	97 082	80 842	80 842	84 192	94 816
uskutečněné cesty	66 ⁷³¹	61	63	60	70
přepravené zboží (tuny)	653 845	821 000	705 714 732	680 000	863 000
zisk (Kčs)	23 133 000 733	47 700 000 734	84 802 000 735	81 305 000 736	70 290 000
zisk pro čs. stranu (Kčs)	16 193 100 737	spolupráce s ČLR ukončena; zisk příslušel čs. partnerovi			

⁷²⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1966, nedatováno.

⁷²⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1967, Zpráva o zhodnocení výsledků za rok 1967, 15. 2. 1968.

⁷²⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969.

⁷²⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1969, 25. 2. 1970.

⁷²⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1970, 3. 3. 1971.

⁷³⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-6: Komplexní rozbor 1970 interní, Zhodnocení činnosti obchodně provozního střediska za rok 1970, 17. 2. 1971.

⁷³¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Provozní výsledky ukončených cest v roce 1966, nedatováno. Dokument obsahuje údaje také za rok 1965.

⁷³² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Statistický výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1968, nedatováno.

⁷³³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1966, Stanovisko ministra zahraničního obchodu k Rozboru činnosti a návrhu finančního vypořádání roku 1966 Československé námořní plavby, nedatováno.

⁷³⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Komplexní rozbor 1968, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1968, 24. 2. 1969.

⁷³⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-3-1: Komplexní rozbor 1969, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1969, 25. 2. 1970. Dokument obsahuje údaje také za rok 1968.

⁷³⁶ Ibid.

⁷³⁷ Pro poslední dva roky spolupráce s čínským partnerem nejsou k dispozici záznamy týkající se finančního vyrovnání mezi oběma stranami. Podíl na zisku pro ČNP roce 1966 byl odhadnut podle poměru počtu lodí obou stran. V roce 1967 ČLR provozovala své lodě v rámci floty jen necelé dva měsíce.

Příloha č. 5: Finanční výsledky v 70. letech (1971–1980)

	1971 ⁷³⁸	1972 ⁷³⁹	1973 ⁷⁴⁰	1974 ⁷⁴¹	1975 ⁷⁴²
počet lodí	10	11	10	11	12
pronajaté lodě (time charter)⁷⁴³	2	2	2	1	1
DWT celkem	137 115	169 472	156 534	189 314	222 544
BRT celkem	94 816	115 134	105 051	125 640	146 236
uskutečněné cesty	88	91	91	95	nezjištěno
přepravené zboží (tuny)	886 000	887 000	933 000	1 348 000	1 202 000
zisk (Kčs)	67 787 000	23 113 404	97 000 000	127 072 000	138 300 000
	1976 ⁷⁴⁴	1977 ⁷⁴⁵	1978 ⁷⁴⁶	1979 ⁷⁴⁷	1980 ⁷⁴⁸
počet lodí	12	12	12	12	12
pronajaté lodě	1	0	0	0	0
DWT celkem	222 544	222 544	222 544	222 544	235 367
BRT celkem	146 236	146 236	146 236	146 236	154 950
uskutečněné cesty	98 ⁷⁴⁹	nezjištěno	102	67	108
přepravené zboží (tuny)	1 441 000	1 539 208	1 480 000	1 445 000	1 711 000
zisk (Kčs)	148 300 000	90 736 000 ⁷⁵⁰	46 199 000	69 394 968	85 321 000

⁷³⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1971, Hodnocení hospodářských výsledků podniku za rok 1971, 6. 4. 1972.

⁷³⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-4: Komplexní rozbor 1972, Materiál č. 21 pro ředitelskou poradu konanou 5. 3. 1973, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1972, 28. 2. 1973.

⁷⁴⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 10, Zápis z mimořádné ředitelské porady konané 9. 4. 1974.

⁷⁴¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-6-5: Komplexní rozbor 1974, Zpráva o plnění rámcové kolektivní smlouvy za rok 1974, 26. 3. 1975.

⁷⁴² NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, X-A-5-7-3: Komplexní rozbor 1975, Zápis č. 7 z mimořádné ředitelské porady konané 23. 3. 1976, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1975.

⁷⁴³ Tyto pronájmy řešily okamžitou potřebu podniku zajistit dodatečnou tonáž pro splnění smluvních závazků.

⁷⁴⁴ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Zápis č. 8 z mimořádné ředitelské porady konané 4. 4. 1977, Závěrečné komplexní hodnocení činnosti Československé námořní plavby za rok 1976.

⁷⁴⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 17, Materiál č. 36 pro ředitelskou poradu konanou 10. 3. 1978, Závěry k plnění hospodářských úkolů v roce 1977.

⁷⁴⁶ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979.

⁷⁴⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1978–1980, karton 7, Čtvrtletní výkaz o odvozech do státního rozpočtu k 31. 12. 1979, Výkaz o námořní plavbě československými loděmi za rok 1979, 18. 1. 1980.

⁷⁴⁸ Ibid., Komplexní rozbor 1980, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1980, 5. 3. 1981.

⁷⁴⁹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1975–1977, karton 5, Materiál č. 34 pro ředitelskou poradu konanou 7. 3. 1977, Zpráva o zhodnocení výsledků hospodaření za rok 1976, nedatováno.

Příloha č. 6: Finanční výsledky v 80. letech (1981–1990)

	1981 ⁷⁵¹	1982 ⁷⁵²	1983 ⁷⁵³	1984 ⁷⁵⁴	1985 ⁷⁵⁵
počet lodí	14	14	14	14	14
DWT celkem	267 865	267 865	267 865	267 865	267 865
BRT celkem	175 355	175 355	175 355	175 355	175 355
uskutečněné cesty	94	122	121	118	131
přepravené zboží (tuny)	1 462 000	1 787 000	1 737 000	1 842 000	1 879 000
čistý zisk (Kčs)	135 500 000	60 600 000	10 300 000 756	26 200 000	34 700 000
	1986 ⁷⁵⁷	1987 ⁷⁵⁸	1988 ⁷⁵⁹	1989 ⁷⁶⁰	1990 ⁷⁶¹
počet lodí	14	12	14	20	18
DWT celkem	263 514	216 384	232 270	395 871	444 053
BRT celkem	172 164	142 525	155 375	263 279	282 491
uskutečněné cesty	146	117	121	149	155
přepravené zboží (tuny)	1 873 000	1 636 000	1 804 000	2 146 000	2 655 000
zisk (Kčs)	35 200 000	51 300 000	46 400 000	109 000 000	76 400 000

⁷⁵⁰ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, k. X, Roční rozbor a výsledky 1977–1978, karton 6, Komplexní rozbor 1978, Zpráva o výsledcích ročního rozboru hospodářské činnosti za rok 1978, 5. 3. 1979.

⁷⁵¹ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Operativní porady GŘ, karton 2, Materiál č. 5 pro operativní poradu konanou 5. 2. 1982, Plnění plánovaných úkolů za leden – prosinec 1981, 2. 2. 1982.

⁷⁵² NA ČNP, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983.

⁷⁵³ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 5 pro ředitelskou poradu konanou 2. 2. 1984, Plnění hospodářských výsledků podniku za leden–prosinec 1983, 30. 1. 1984.

⁷⁵⁴ Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 30. 1. 1985, Plnění hospodářských výsledků ČNP za leden–prosinec 1984.

⁷⁵⁵ Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 27. 1. 1986, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1985.

⁷⁵⁶ V roce 1983 podnik vykázal ztrátu. Hospodářský výsledek zahrnuje subvenci Federálního ministerstva zahraničního obchodu ve výši 77 milionů Kčs. /NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 19, Materiál č. 8 pro ředitelskou poradu konanou 25. 2. 1983, Zpráva o výsledcích ročního rozboru za rok 1982, 23. 2. 1983./

⁷⁵⁷ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 20, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 29. 1. 1987, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1986, 26. 1. 1987.

⁷⁵⁸ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 21, Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 28. 1. 1988, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1987, 26. 1. 1988

⁷⁵⁹ Ibid., Materiál č. 3 pro ředitelskou poradu konanou 26. 1. 1989, Kontrola plnění plánu k 31. 12. 1988, 23. 1. 1989.

⁷⁶⁰ Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, s. 98–100.

⁷⁶¹ Ibid.

Příloha č. 7: Problémy s dodávkami lodí Beskydy a Šumava z loděnice Daewoo na začátku 90. let

Financování nákupu tří lodí objednaných na konci 80. let v Jižní Koreji přibližuje některé aspekty „fungování“ monopolu zahraničního obchodu v podmínkách centrálně plánované ekonomiky. Vzhledem k absenci tržních principů bylo vyplácení odměn ředitelům podniků, které vyráběly zboží pro export, i vedoucím pracovníkům podniků zahraničního obchodu závislé na splnění kvantitativních exportních ukazatelů. Často se proto zodpovědní pracovníci nezabývali tím, zda je zahraniční odběratel schopen své pohledávky uhradit, případně realizovat dohodnuté protidodávky zboží – důležité bylo zboží v požadovaném objemu vyvézt. Když nastaly problémy s platbami, byly zahraničním partnerům udělovány nejrůznější výjimky.⁷⁶²

Tato „proexportní“ politika vedla například k velké zadluženosti Libye (speciální zboží) či Sýrie vůči Československu. Obě země své závazky kompenzovaly dodávkami surovin. Nabízely však takové komodity, respektive jejich objemy, které československý průmysl nebyl schopen zpracovat. V takových případech Československo suroviny prodávalo dál, v podstatě bez jakéhokoli zisku. O dodávky ropy, kterými v 80. letech splácela dluh Libye, projevila zájem Jižní Korea a libyjský dluh převzala; součástí dohody bylo, že Československu pohledávky uhradí ve zboží – jednalo se o tři námořní lodě, asi 3000 automobilů a elektroniku.⁷⁶³ Vývoz zboží a s tím spojené práce byl pro Jižní Koreu samozřejmě výhodnější, než přímá úhrada ve volně směnitelné měně. V dané chvíli byla transakce výhodná i pro Československo, jelikož jiným způsobem by úhradu libyjského druhu nezískalo. Pokud by ČNP pro lodě nenašla uplatnění, mohly být prodány, čímž by Československo získalo zpět část kapitálu v cizí měně, který by byl jinak v Libyi umrtven.⁷⁶⁴

Po uzavření dohody však firma Daewoo libyjskou ropu nezískala; proto zastavila své dodávky do Československa, požádala „o zrušení deblokační dohody“ a o zaplacení již předané lodi Tatry a dalšího zboží v celkové hodnotě 58,8 milionů amerických dolarů. K tomu však nedošlo, a tak společnost Daewoo „předložila případ arbitrážnímu soudu ve

⁷⁶² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 19, Záznam – Operativní situace na čsl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.

⁷⁶³ Ibid., Žádost o vydání povolení zřídit a provozovat v ČSSR obchodní zastupitelství, 4. 11. 1988.

⁷⁶⁴ Ibid., část 19, Záznam – Operativní situace na čsl. námořní plavbě Praha k 19. 9. 1989, došetření věci nepoužitelných rublových přebytků, 20. 9. 1989.

Vídni“. Rozhodující argument spočíval v tom, že převod pohledávek na nového vlastníka nebyl řádně proveden, protože jej neodsouhlasila libyjská strana.⁷⁶⁵

Arbitráž trvala šest let; v době, kdy se čekalo na konečné rozhodnutí, přistoupil jihokorejský partner k nekompromisnímu „zajištění svých nároků“. Především z toho důvodu, že v případě vyhrané arbitráže by společnost CS Trading („nositel kontraktu o deblokaci“ v České republice) byla přivedena k bankrotu a korejská strana by tak nezískala žádné finanční vyrovnání. Firma Daewoo se proto rozhodla zajistit své pohledávky zadržením lodi Tatry – Česká námořní plavba figurovala jako jediný účastník řízení s majetkem v zahraničí, který bylo možné zabavit. A tak společnost Daewoo zahájila „přímé soudní řízení v Londýně“, kterým 12. června 1995 docílila vystavení „soudního příkazu Nejvyšším soudem v Londýně k arestaci lodi“. Loď byla zadržena o tři dny později, ihned po příjezdu do přístavu Immingham (Velká Británie).⁷⁶⁶

Pro Českou námořní plavbu to znamenalo ztrátu několika tisíc dolarů za každý den, kdy loď stála v Imminghamu. Navíc ČNP v této transakci figurovala jako odběratel lodí, což znamenalo, že v dubnu 1990 za loď zaplatila Státní bance československé 26,6 milionů amerických dolarů (449 008 000 Kčs). Byla tak zatížena ztrátou, která nevznikla její vinou. K uvolnění lodi došlo poté, co byla ze státního rozpočtu České námořní plavbě deponovaná částka 50 milionů dolarů, které měly být vyplaceny firmě Daewoo v případě rozhodnutí londýnského soudu v neprospěch ČNP.⁷⁶⁷ Nakonec došlo mezi oběma zeměmi k mimosoudnímu vyrovnání, jehož celkové výlohy ve výši 77,2 milionu amerických dolarů „byly v letech 1995 a 1996 plně uhrazeny z rozpočtu ČR“.⁷⁶⁸

⁷⁶⁵ NA Praha, f. ČNP, nezpracovaný, V-A-59-4: Materiál pro schůzi vlády České republiky, 12. 7. 1995.

⁷⁶⁶ Ibid.

⁷⁶⁷ Ibid.

⁷⁶⁸ Roční souhrnná zpráva o stavu a vývoji zahraničních pohledávek ČR v roce 2013, in: Ministerstvo financí České republiky [online] [2015-11-04]; <http://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/ochrana-financnich-zajmu/zahranicni-pohledavky/2013/rocní-souhrnna-zprava-o-stavu-a-vyvoji-z-18431>.

Příloha č. 8: Možné vojenské využití československé obchodní floty

Československé loďstvo bylo od samého počátku budováno s cílem zajišťovat přepravní služby pro potřeby československého hospodářství, respektive poskytovat tyto služby zahraničnímu partnerovi – Čínské lidové republice (ČLR). Nicméně námořní lodě však byly pořizovány a provozovány nejen s cílem efektivně zajišťovat přepravu pro československý zahraniční obchod, ale i s ohledem na jejich možné strategické využití. Ať již se jednalo o zmiňovanou spolupráci s ČLR či o využívání lodí pro přepravu nákladů vojenské, respektive speciální povahy (zbraně, munice, výbušniny, vojenská technika, nebezpečné chemikálie atd.).⁷⁶⁹ Nejpozději od poloviny 60. let se začalo uvažovat také o vojenském využití samotných lodí, a to podle požadavku Sovětského svazu.

V případě válečného konfliktu se československé námořní lodě měly stát součástí ozbrojených sil vojsk Varšavské smlouvy. Podmínky tohoto využití československé obchodní floty upravovala dohoda mezi Ministerstvem námořního loďstva Sovětského svazu a Ministerstvem zahraničního obchodu ČSSR z roku 1967. V případě mobilizace měly lodě neprodleně směřovat do sovětských přístavů, případně do „nejbližších přístavů jiných spřátelených zemí“. Nejpozději po příplutí do těchto míst všechny československé lodě přešly „pod dočasné velení kompetentních orgánů SSSR“ (mohlo k tomu dojít i dříve, pokud lodě obdržely pokyny od československých nadřízených složek).⁷⁷⁰ Na každou loď měl být jako poradce kapitána přidělen zástupce Sovětského svazu.

Od této chvíle československá posádka zajišťovala provoz lodí „podle norem a způsobem platným pro sovětské lodi“. Poté sovětská strana měla zajistit návrat posádek

⁷⁶⁹ Asi nejznámější kauzou související s převozem vojenského materiálu bylo zadržení lodi Lidice francouzským válečným námořnictvem v dubnu 1959, když vezla zbraně pro alžírskou Frontu národního osvobození (první československé dodávky zbraní Alžírčanům se uskutečnily v roce 1957, role zprostředkovatele se ujalo Maroko). Transport zbraní na lodi Lidice (opět oficiálně určených Maroku a také deklarovaných jako general cargo pro Haiphong) byl vyvrážen, francouzská strana získala správné informace o tom, co a komu loď Lidice na začátku dubna 1959 veze. Loď byla 7. dubna ráno zadržena, francouzskými vojenskými plavidly eskortována a v alžírském přístavu Mers-El Kébir u Oranu byl celý náklad zabaven. Loď Lidice byla propuštěna 12. dubna. Tento skandál „na několik let výrazně zhoršil československo-francouzské vztahy“. /Petr Zídek, *Československo a francouzská Afrika 1948–1968*, Praha 2006, 78–82./

Transport zbraní na lodi Lidice byl jednou z prvních dodávek (možná úplně první) svého druhu a zároveň jedinou zabavenou dodávkou zbraní na československé lodi za celou dobu existence československé námořní plavby. K podobně závažnému incidentu již nikdy později nedošlo.

⁷⁷⁰ NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, I-Z-A-3-1-9: Návrh ministerstva námořního loďstva SSSR v otázce přípravy společného protokolu s ministerstvem zahraničního obchodu ČSSR o opatřeních předvídaných v mobilizačních plánech námořní dopravy, 23. 1. 1967, s. 1.

do Československa a lodě obsadit „sovětskými poradci“. Československé lodě se sovětskou posádkou a pod velením sovětských orgánů měly být následně registrovány v sovětském přístavu a dále již plout pod sovětskou vlajkou; jména lodí zůstávala zachována. Veškerý náklad přebírala sovětská strana do „odpovědného uskladnění“, o kterém informovala československého partnera (množství, místo uložení atd.).

V případě jakéhokoli poškození lodí či nákladů válečnými činy, sovětská strana nenesla žádné závazky – nebyla povinna poskytnout náhrady nebo kompenzace ani za loď či náklad, ani zabezpečení rodin těch členů československých posádek, kteří by zahynuli. K navrácení lodí mělo dojít po skončení „válečné činnosti“.⁷⁷¹

Tento návrh z roku 1967 obě strany odsouhlasily jako základ pro sestavení a potvrzení konečného mezistátního protokolu. Dohoda byla aktualizována v říjnu roku 1980. Nelze spolehlivě doložit, zda v průběhu těchto třinácti let nebyly podepsány ještě jiné související smlouvy; nicméně obsah dokumentu z roku 1980 ukazuje, že na původním ujednání se v podstatě nic neměnilo. Na počátku 80. let se pak kromě zainteresovaných ministerstev (zahraniční obchod, doprava) do problematiky vojenského využití lodí zapojilo i vojsko a na generálním štábu Československé lidové armády došlo k vytvoření „oddělení pro řízení čs. námořních lodí“.⁷⁷²

Podle dokumentu z počátku 80. let bylo základem pro využití československých lodí v případě válečného konfliktu stále jejich co nejrychlejší předání (včetně nákladu a posádky) zástupcům Ministerstva námořního loďstva SSSR, které mělo lodě dále využívat a řídit. V této dohodě se již nehovořilo o uskladnění nákladů a o vylodění československých posádek. Dokument rozpracovává praktickou stránku přesunu lodí při případné mobilizaci a především identifikuje problémy v šifrovém spojení, které mělo zajišťovat Federální ministerstvo dopravy a které v daném okamžiku bylo velmi nespolehlivé.⁷⁷³

Kvůli potížím s „konkrétními dopravními údaji pro spojení“ mezi československými loděmi, sovětskými válečnými loděmi a pobřežními stanicemi nebyla dokončena definitivní podoba instrukcí pro případ převodu lodí pod sovětské velení. S jejich zpracováním se začalo již v polovině 70. let; bez vyřešení problémů se spojením však

⁷⁷¹ Ibid., s. 2.

⁷⁷² ABS Praha, objektový svazek 4147, část 13, Stav opatření pro velení československým lodím za bojové pohotovosti státu, nedatováno (odhad 1986), s. 1.

⁷⁷³ Ibid.

nemohly být dokončeny. V polovině 80. let měly být všechny zmiňované potíže již vyřešeny, čekalo se jen na to, až generální štáb Československé lidové armády odsouhlasí instrukce pro případ předávání československých námořních sovětskému válečnému námořnictvu.⁷⁷⁴ Ačkoli informace o začlenění československých námořních lodí do ozbrojených sil Varšavské smlouvy nejsou kompletní, je zřejmé, že v případě válečného stavu by k realizaci tohoto plánu s největší pravděpodobností došlo.

⁷⁷⁴ Ibid., s. 2, 1.

Příloha č. 9: Aktivity ČNP v oblasti pasažérské přepravy

Zajímavý podnikatelský záměr druhé poloviny 60. let představoval koncept rozšíření služeb námořní plavby o přepravu cestujících. S největší pravděpodobností se jednalo o reakci na měnící se hospodářské prostředí, které vedení Československé námořní plavby (ČNP) motivovalo k rozvoji podnikatelských aktivit. Klíčové pro realizaci tohoto záměru bylo rozhodnutí o nákupu čtyř lodí s větším prostorem pro cestující, které měly být provozovány v kubánské relaci; dodány byly v tomto sledu: Blaník 1967, Sitno 1969, Radhošť a Kriváň 1970. V roce 1968 ČNP vypracovala první zásady pro realizaci přepravy cestujících a zahájena „omezená akvizice pasažérů“. Tehdy měla ČNP k dispozici celkem 33 pasažérských míst: dvanáct na lodi Blaník, pět na lodi Republika II a po čtyřech místech na lodích Brno, Kladno, Košice I, Vítkovice I; lodi Pionýr a Jiskra tuto službu nezajišťovaly. Do roku 1971, v souvislosti s uvedením lodí Sitno, Radhošť a Kriváň do provozu, měla kapacita pro přepravu cestujících vzrůst o více než 100 %, na 69 míst.

Zpočátku se pasažérská přeprava realizovala především v kubánské relaci, a to pro československé odborníky, kteří na Kubě pracovali, případně pro jejich rodinné příslušníky. Zájem o tyto cesty vzrostl poté, co na začátku roku 1969 Československé aerolinie zastavily lety na Kubu a kubánské aerolinie požadovaly za lety do Československa a zpět platbu ve volně směnitelných měnách (s největší pravděpodobností tato opatření souvisela s událostmi pražského jara a dočasným zhoršením vztahů obou zemí). Vedení ČNP si bylo vědomo, že přerušení leteckého spojení na Kubu bude jen dočasné, a proto se snažilo najít způsob, jak přilákat cestující poté, co bude možné využívat leteckou dopravu, které by značná část pasažérů „dala z časových důvodů přednost“. Zájem měl být udržen propagací, kvalitními službami a vhodnou tarifní politikou.

Vedle toho ČNP zvažovala možnost realizovat i tzv. turistické cesty na Kubu; z logistického hlediska však bylo obtížné zajistit jejich pravidelnost – nebylo totiž možné spolehlivě říci, do kterých kubánských přístavů budou lodě najíždět, jak dlouho zde budou kotvit (délka nakládky a vykládky byla podmíněná produktivitou a organizací práce v kubánských přístavech). Dále se uvažovalo o nabídce okružních cest kolem světa přes Japonsko (lodě Košice I, případně Vítkovice I, pokud nebudou v časovém nájmu) a o příležitostných cestách do jiných oblastí (jako příklad uváděna Brazílie). Zde se okruh

zájemců zužoval, protože trvání takové cesty značně přesahovalo délku dovolených; podle vedení podniku by tuto nabídku mohli využívat důchodci, příslušníci svobodných povolání či „zájmoví cestovatelé“, tedy novináři, filmaři, sportovci.

Čistý zisk z pasažérské přepravy v roce 1968, kdy se služba zaváděla a testovala, činil 240 000 Kčs. Odhad výnosu pro další roky byl následující: 500 000 Kčs (1969); 810 000 Kčs (1970); 1 430 000 Kčs (1971).⁷⁷⁵ Vzhledem k opětovnému zhoršení podmínek pro turistické cesty do zahraničí po srpnu 1968⁷⁷⁶ se výnosy z přepravy cestujících v letech 1969 až 1973 (pro další roky nejsou údaje k dispozici) pohybovaly mezi 300 až 400 tisíci Kčs ročně⁷⁷⁷ (přibližně 1–2 % z celkového čistého zisku v daných letech). I v případě, že by tato služba byla realizována podle původního plánu, její zastoupení na výkonech floty by nepřesáhlo pětiprocentní hranici. Jednalo se skutečně jen o okrajovou podnikatelskou aktivitu, navíc zřejmě dobově podmíněnou nadšením z nových podnikatelských možností. V pozdějším období největší část pasažérských kapacit na československých námořních lodích využívali režijní cestující (vedení podniku, odborníci z výrobních podniků apod.) a zejména rodinní příslušníci (podrobněji k tomu v části věnované cestování s rodinou).

⁷⁷⁵ Všechny uvedené informace o pasažérské přepravě vycházejí z tohoto zdroje: NA Praha, fond Československá námořní plavba, nezpracovaný, Ředitelské porady, karton 5, Materiál č. 28 pro ředitelskou poradu konanou 4. 4. 1969, 27. 3. 1969, s. 1–4, 8.

⁷⁷⁶ Podrobněji k tomu viz 114/1969 Sb., vládní nařízení ze dne 8. října 1969, jímž se stanoví, v kterých případech může být vydání cestovního dokladu odepřeno. Dále také Rychlík, *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*, s. 84–92.

⁷⁷⁷ Finanční údaje byly součástí ročních výkazů hospodaření, které jsou odkazovány v příslušných přehledech, viz přílohy č. 4 a 5.

Vysvětlivky a zkratky

Vysvětlivky

BRT	Brutto registrovaná tuna; udává veškerý lodní prostor. Čistá nosnost (NRT – Netto registrovaná tuna) se vypočítá odečtením neobchodních prostorů (strojovna, kuchyně, sklady, kabiny, dílny atd.) od BRT. ⁷⁷⁸
BULK CARRIER	Lodě přepravující volně ložený/hromadný/„suchý“ náklad“ (například obilí, železná ruda).
CUBALCO	Cubalco (Cuba – Báltico); zájmové uskupení založené v roce 1963/1964 pro podporu jednotného postupu při stanovování tarifů a realizaci přeprav na Kubu a zpět; účastníci Kuba, Československo, Polsko, NDR.
DWT	Dead Weight Ton. Celková nosnost; udává počet tun veškerého nákladu (včetně paliva, pitné vody, posádky), který loď uveze. Dead Weight – maximální přípustný náklad. ⁷⁷⁹
FAR EASTERN FREIGHT CONFERENCE	Konference (také Liniová námořní konference, Liniová konference či Námořní konference) představují druh kartelu liniových rejdářských společností; vztahy mezi partnery jsou dány konferenční dohodou. ⁷⁸⁰ Far Eastern Freight Conference spojovala přepravce na linkách Evropa–Asie/Dálný východ; založena v roce 1879, rozpuštěna 2008. ⁷⁸¹

⁷⁷⁸ Novák, *Námořní přeprava*, s. 24.

⁷⁷⁹ Ibid.

⁷⁸⁰ Ibid., s. 36.

⁷⁸¹ Competition Issues in Liner Shipping, 19 June 2015, in: Organisation for Economic Co-operation and Development [online] [2015-11-24]; <http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2%282015%293&docLanguage=En>.

GYROKOMPAS	Elektrický kompas, slouží ke zjištění geografického severního pólu (na rozdíl od severního magnetického pólu, který ukazuje magnetický kompas). ⁷⁸²
HTS	Hlavní technická správa Ministerstva zahraničního obchodu, prostřednictvím které stát řídil zbrojní obchod. HTS byl podřízen podnik zahraničního obchodu Omnipol, jež transakce realizoval. Generální ředitel podniku Omnipol byl současně náměstkem generálního ředitele HTS. ⁷⁸³
LINIOVÁ DOPRAVA	Pravidelné spojení mezi určitými oblastmi, přístavy. Zboží se přepravuje podle předem vyhlášených tarifů (opakem je doprava trampová). ⁷⁸⁴
NÁMOŘNÍ UZEL	Jeden námořní uzel představuje rychlost jedné námořní míle (1852 m) za hodinu. ⁷⁸⁵ Průměrná rychlost 14 knts (knots/námořních uzlů) lodí zmiňovaných v příloze č. 2 představuje rychlost přibližně 26 km/h.
POKRUTINY	Pevné zbytky, které zůstanou po vylisování olejnatých semen; v době, kdy je československé lodě převážely, byly pokrutiny v tuzemsku využívány jako krmivo.
PŘEVODITELNÝ RUBL	Interní zúčtovací jednotka mezi socialistickými zeměmi. Dohoda o mnohostranném zúčtování v převoditelných rublech byla podepsána v říjnu 1963 v Moskvě; ⁷⁸⁶ tato jednotka přestala být používána v roce 1990.

⁷⁸² Kemp (ed.), *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, s. 191.

⁷⁸³ Zdeněk Burian – Jiří Matula, *Omnipol – 75 úspěšných let*, Praha 2009, s. 33.

⁷⁸⁴ Novák, *Námořní přeprava*, s. 24.

⁷⁸⁵ Kemp (ed.), *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, s. 454.

⁷⁸⁶ 175/1964 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě o mnohostranném zúčtování v převoditelných rublech a o zřízení Mezinárodní banky hospodářské spolupráce [online] [2015-12-23]; http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=175/1964&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

REJDA	Část moře před přístavem, kde mohou lodě bezpečně kotvit a čekat, než jim bude umožněn vjezd do přístavu.
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea/Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři; poprvé přijata v roce 1914 jako jeden z důsledků potopení lodi Titanic (1912); aktualizována v letech 1929, 1948, 1960. Dnes je odkazována konvence SOLAS z roku 1974 ve znění pozdějších předpisů.
TIME CHARTER	Nájem lodi na čas.
TRAMPOVÁ DOPRAVA	Nepravidelná přeprava, nakládka a vykládka zboží se realizuje podle konkrétního požadavku. Lod' může být nasměrována do jakéhokoli přístavu, aby naložila připravený náklad (opakem je doprava liniová). ⁷⁸⁷

VNITŘNÍ REPRODUKČNÍ CENOVÉ VYROVNÁNÍ

Po provedení měnové reformy v roce 1953 byl kurz amerického dolaru podhodnocen na 7,20 Kčs/dolar. To vedlo k deformaci hodnotových vztahů, včetně měnového kursu, „který představuje v podstatě integrál cenových poměrů v celém národním hospodářství vůči vnějšímu prostředí“.

V roce 1967, v souvislosti s reformními opatřeními bylo přistoupeno k nápravě těchto deformací, a to formou „koeficientu národní měny“, jenž byl označován jako „vnitřní reprodukční cenové vyrovnání (VRCV) a v praxi aplikován jako diferencovaná sazba“, tedy příplatek k oficiálním kursům. Pro oblast socialistických zemí byl koeficient 2,25 (příplatek 125 %); pro oblast nesocialistických

⁷⁸⁷ Ibid., s. 885.

zemí 3,75 (příplatek 275 %). Tento poměr byl několikrát upravován.⁷⁸⁸

období	koeficient pro měny socialistických států	koeficient pro měny nesocialistických států
1970–1976	2,25	3,75
1977–1980	1,85	2,65
1981–1982	1,50	2,25
1983	1,40	2,25
1984–1987	1,40	2,50
1988	1,30	2,70
1989	1,25	2,70

⁷⁸⁸ Kubálek, *Vývoj naší měny a zahraničního obchodu*, s. 27, 37, 38, 125.

Zkratky

ABS	ARCHIV BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK
AMZV	ARCHIV MINISTERSTVA ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ
CoCom	COORDINATION COMMITTEE FOR MULTILATERAL EXPORT CONTROL
COSSHIP	ČESKOSLOVENSKO-ČÍNSKÝ SPOLEČNÝ PODNIK V NÁMOŘNÍ DOPRAVĚ (1988–1990)
ČNP	ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA; OD ROKU 1994 ČESKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA
ČR	ČESKÁ REPUBLIKA
ČSFR	ČESKÁ A SLOVENSKÁ FEDERATIVNÍ REPUBLIKA
ČSPLO	ČESKOSLOVENSKÁ PLAVBA LABSKO-ODERSKÁ
ČSR	ČESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA (V TEXTU UŽÍVÁNO PRO OBDOBÍ LET 1945–1960)
ČSSR	ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA (1960 – BŘEZEN 1990)
FMDS	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ
FMV	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO VNITRA
FMZO	FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
GŘ	GENERÁLNÍ ŘEDITEL
HTS	HLAVNÍ TECHNICKÁ SPRÁVA MINISTERSTVA ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (VIZ VYSVĚTLIVKY)
CHINCOM	CHINA COMMITTEE
ILO	INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE PRÁCE)
Kč	KORUNA ČESKÁ (V TEXTU POUŽÍVÁNO PRO OBDOBÍ PO MĚNOVÉ ODLUCE V ÚNORU 1993)
Kčs	KORUNA ČESKOSLOVENSKÁ (1945–1992)
KLDR	KOREJSKÁ LIDOVĚ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
KSČ	KOMUNISTICKÁ STRANA ČESKOSLOVENSKA
KSSS	KOMUNISTICKÁ STRANA SOVĚTSKÉHO SVAZU

LSTG	LIBRA ŠTERLINKŮ
MD	MINISTERSTVO DOPRAVY
M/S	MOTOR SHIP (MOTOROVÁ LOĎ)
MTZ	MATERIÁLNĚ TECHNICKÉ ZÁSOBOVÁNÍ
MZO	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
MZV	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ
NA	NÁRODNÍ ARCHIV
NDR	NĚMECKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
OBZAMINI	MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU (ZAMINI = MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ)
OZO	ORGANIZACE ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
PLR	POLSKÁ LIDOVÁ REPUBLIKA
PZO	PODNIK ZAHRANIČNÍHO OBCHODU
RVHP	RADA VZÁJEMNÉ HOSPODÁŘSKÉ POMOCI
SBČS	STÁTNÍ BANKA ČESKOSLOVENSKÁ
SNB	SBOR NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI
SOA	STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV V PRAZE
s/s	STEAM SHIP (LOĎ NA PARNÍ POHON)
SSSR	SVAZ SOVĚTSKÝCH SOCIALISTICKÝCH REPUBLIK
StB	STÁTNÍ BEZPEČNOST
ÚV KSČ	ÚSTŘEDNÍ VÝBOR KOMUNISTICKÉ STRANY ČESKOSLOVENSKA
VDR	VIETNAMSKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA
VRCV	VNITŘNÍ REPRODUKČNÍ CENOVÉ VYROVNÁNÍ (VIZ VYSVĚTLIVKY)
ZVP	ZÁSTUPCE PRO VĚCI POLITICKÉ