

UNIVERZITA KARLOVA
FILOZOFICKÁ FAKULTA
ÚSTAV HOSPODÁŘSKÝCH A SOCIÁLNÍCH DĚJIN

TEZE DISERTAČNÍ PRÁCE

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

ČESKOSLOVENSKÁ NÁMOŘNÍ PLAVBA, 1948–1989

CZECHOSLOVAK OCEAN SHIPPING, 1948–1989

Mgr. LENKA KRÁTKÁ

2016

Školitel: Prof. PhDr. Eduard Kubů, CSc.

ÚVOD, PŘEDMĚT VÝZKUMU

Slovní spojení *československá námořní plavba* uvedené v názvu disertační práce je nevyhnutelně spojeno s otázkou, proč se jednotlivci v meziválečném období a státem vlastněné podniky po druhé světové válce, respektive po roce 1948, věnovali podnikání, pro něž Československo nemělo přirozeně příznivé geografické podmínky. V průběhu 78 let, ohraničených nákupem první československé lodi Legie v roce 1920 a prodejem poslední české lodi Jan Želivský v roce 1998, se odpověď na otázku *proč* (provozovat námořní plavbu) měnila v závislosti na tom, k jakým účelům byly námořní lodě využívány.

Předkládaná práce o československé námořní plavbě nabízí komplexní uchopení tématu rozvoje obchodního loďstva v Československu po roce 1948. Sleduje vývoj československé floty¹ od prvních úvah o možnosti budovat vlastní loďstvo, přes navázání spolupráce s Čínskou lidovou republikou na počátku 50. let, která byla pro založení československé námořní plavby klíčová, až po rozvoj samostatného provozu v námořní přepravě, jež zajišťovala specializovaná organizace zahraničního obchodu Československá námořní plavba (ČNP). Text se zaměřuje na postižení problematiky budování a rozvoje námořní plavby s reflexí ekonomických, politických, společenských a mezinárodněpolitických souvislostí rozvoje a fungování tohoto dopravního oddělení. Multidimenzionální pojetí a rozsah pramenné základny předkládanou práci zásadním způsobem odlišují od jiných textů, které téma zpracovávají.

SOUČASNÝ STAV ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

Nejzákladnější informace o československém obchodním loďstvu přinášejí přehledové práce z oblasti hospodářských dějin,² údaje o velikosti loďstva nabízejí také statistické ročenky. Rozsáhlejší pojednání o vývoji československé obchodní floty po roce 1948 nabízí odborné publikace Radka Nováka,³ a to jako doplnění textu učebnicového typu (bez poznámkového aparátu), jež je primárně určen podnikatelům a pracovníkům v námořní dopravě. Zatím jediný systematictější pokus podat obraz historie československého loďstva po roce 1948 představuje knížka Zdeňka Bastla – *Padesát let Československé námořní plavby*.⁴ Autor, bývalý ekonomický náměstek podniku Československá námořní plavba, se popularizaci tématu námořní plavby v Československu věnuje dlouhodobě.⁵ V této knize se snaží nabídnout pohled na historii obchodní floty zejména prostřednictvím kvantitativních údajů a ekonomických ukazatelů. Problematická je však z odborného hlediska forma zpracování publikace – chybí

¹ V písemných materiálech podniku Československá námořní plavba je užíván výraz flota, což s největší pravděpodobností vychází z anglického vymezení pojmů flota a flotila a snahy používat výraz, který v menší míře konotuje oblast vojenství (Peter Kemp (ed.), *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, Oxford University Press 1990, s. 314, 317). Dobové užívání slova flota může mít původ i v polštině, kde se loďstvo označuje stejně, jelikož českoslovenští a polští námořníci byli v časté interakci. Tohoto pojmu se přidržuje i předkládaná práce.

² Ivan Jakubec, Marcela Efmertová, Pavel Szobi, Jan Štemberk, *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848–1992*. Praha, Oeconomica 2008, s. 243; Václav Průcha a kol., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, 2. díl: období 1945–1992*, Praha, Doplněk 2009, s. 504; Aleš Skřivan ml., *Československý vývoz do Číny 1918–1992*, Praha, Scriptorium 2009, s. 235 (zde je stručně tematizována spolupráce s Čínskou lidovou republikou v oblasti námořní přepravy, nikoli problematika provozu celé floty).

³ Radek Novák, *Námořní přeprava*, Praha ASPI 1997; 2005.

⁴ Zdeněk Bastl, *Padesát let Československé námořní plavby*, Praha, Mare Czech 2009.

⁵ Kromě zmiňované knihy provozuje Zdeněk Bastl také internetové stránky www.namorniplavba.cz, z nichž často čerpají studenti se zájmem o dané téma či novináři.

interpretace dat, kritická práce s historickými prameny a především poznámkový aparát, bibliografie a seznam využitých pramenů. Přínosem je, že autor zprostředkovává i některé informace z let 90., které nejsou dostupné z jiných zdrojů.

Díličí informace o historii československé námořní plavby přibližují knihy vzpomínkové, jejichž autory jsou bývalí námořníci. Jedná se celkem o dvacet dva⁶ titulů, z nichž většina vyšla po roce 2000 (zřejmě i jako určitá reakce na rozprodání floty v roce 1998). Dvoudílné paměti napsali kapitáni Antonín Fojtů a Radomír Novotný.⁷ Problematiku práce ve strojovně námořní lodi přibližuje první strojní důstojník Michal Svoreň.⁸ Druhý palubní důstojník František Ptáček napsal jednak knihy, v nichž vzpomíná na svoji kariéru námořníka, jednak dvě knihy medailonků některých osobností československé námořní plavby – v prvním díle se jedná téměř výlučně o námořní kapitány, ve druhém jsou zastoupeni i námořníci jiných profesí, určité „legendy“.⁹ Celkem sedm knih napsal lodní lékař Otakar Mlejnek,¹⁰ který v nich kombinuje pohled cestopisný s nejrůznějšími zážitky z každodenního života na námořní lodi. Autory vzpomínkových knih jsou i námořníci nižšího pracovního zařazení – námořník palubního oddělení Vlastislav Ringel¹¹, stevard Roman Vašina¹² a kuchaři Jiří Frank a Pavel Branka¹³.

Nedílnou součástí všech zmiňovaných knih je vylíčení cesty dotyčného pisatele k povolání námořníka a specifik spojených s jeho pozicí v lodní hierarchii či v konkrétním oddělení. Nedostatek těchto prací (bez ohledu na styl, literární úroveň a kvalitu zpracování) představuje zejména výběrovost témat, vědomé i nevědomé zkreslování událostí (ve snaze získat pozornost, ohromit čtenáře, případně nepoškodit obraz svůj, někdy podniku atd.). Přínosem je však autenticita, reflexe přímé zkušenosti s prací a životem na námořní lodi. Všechny uváděné publikace vykazují i velkou míru emotivních vzpomínek a nostalgie, umocněnou tím, že flota již zanikla. Zásadním problémem všech zmiňovaných prací o námořní plavbě je opomíjení širšího dobového kontextu provozu floty.

⁶ V příslušné kapitole disertační práce je uveden počet titulů dvacet jedna; poslední (Radomír Novotný, *Vzpomínky námořníka 2.*) vyšel až po odevzdání práce.

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

⁸ Michal Svoreň, *Slaný chléb. Odysea socialistického námořníka*, Praha, Mare Czech 2013.

⁹ František Ptáček, *Schody do celého světa*, Plzeň, Koniáš 1998; *Schody do celého světa*, 2. vydání, Praha, Mare Czech 2014; *Modré vzpomínky: vlajková loď Vítkovice*, Praha, Epoque 2004; *Modré medailonky I – Věčně živé námořní legendy*, Praha, Mare Czech 2009; *Modré medailonky II – Vernisáž pamětníků*, Praha, Mare Czech 2009.

¹⁰ Otakar Mlejnek, *Český doktor na moři I. Lodní lékař Československé námořní plavby vzpomíná*, Praha, Rybka Publishers 2000; 2. vydání, Praha, Mare Czech 2012; (*Český doktor na moři II.*) *Dálná plavba volá*, Praha, Galén 2006; *Český doktor na moři III. Svět křížem krážem*, Praha, Mare Czech 2007; *Český doktor na moři IV. Bez konce širé moře je...*, Praha, Mare Czech 2009; *Český doktor na moři V a v Americe. K břehům Nového světa*, Praha, Mare Czech 2010; *Český doktor na moři VI. 1000 mil vzhůru po Amazonce*, Praha, Mare Czech 2011; *Český doktor na moři VII. ...a ti, co jsou na moři*, Praha, Mare Czech 2013.

¹¹ Vlastislav Ringel, *Vůně a krása okamžiku. Šťastný čtyřlístek Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň*, Praha, Mare Czech 2014.

¹² Roman Vašina, *Otevřený deník českého námořníka*, Praha, Dialog 2010.

¹³ Jiří Frank, *Námořnické historky z lodí i přístavů*, Praha, Lika klub 2006; Pavel Braňka, *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby I. Od kuchtíka k šéfkuchařovi*, Praha, Mare Czech 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby II. Od let pohodových k chaosu*, Praha, Mare Czech 2012; *Kuchařem na lodích Československé námořní plavby III. Smutnej konec jedny epochy*, Praha, Mare Czech 2014.

Určitý soubor informací o československé námořní plavbě přináší také knižní produkce „předlistopadová“ – zejména knihy populárně naučné, které loďstvo představovaly prostřednictvím parametrů floty a popisu jednotlivých lodí. Někdy byly tyto práce doplněny o stručnou historii československé námořní plavby,¹⁴ případně o další zajímavosti související s daným dopravním odvětvím (vlajková abeceda, typy bouří atd.¹⁵). Určitou paralelu k současným vzpomínkovým knihám lze spatřovat v tvorbě beletristické. První kniha tematicky zaměřená na námořní plavbu vyšla v roce 1959 – autor zde sleduje příběh chlapce, který se stane námořníkem a poté se účastní plavby lodi *Republika I*.¹⁶ I další dvě knihy z let 1962 a 1963 se týkaly lodi *Republika I*¹⁷ (v prvním případě přejmenována na *Holubici*);¹⁸ přibližují život a práci námořníků na této lodi, částečně popisují země, kde loď kotvila. Součástí příběhů jsou i „propagandistické“ pasáže, zdůrazňující zejména úspěchy při budování tzv. socialismu v zemích „východního“ bloku, včetně Československa.¹⁹

Určitým způsobem se z této tvorby vymykají tematické knihy Václava Švarce. Tou první byla obrazová publikace přibližující život na námořní lodi prostřednictvím snímků, které autor pořídil při své plavbě z polské Gdyně do čínského Kantonu na lodi *Republika I* v roce 1955.²⁰ Druhá kniha pojednává o nejrůznějších aspektech historie námořní plavby obecně (vývoj plavidel, objevitelské cesty atd.) i československého loďstva konkrétně.²¹ Ačkoli se jednalo o knihu určenou pro děti okolo 10–12 let věku, přináší množství faktografických informací, z nichž nejcennější jsou ty o československých lodích z meziválečného období, kde autor čerpá přímo z námořního rejstříku i z dobového tisku.²²

Zdrojem poznání problematiky československé námořní plavby mohou být i díla filmová;²³ případně – sdílená prostřednictvím serveru YouTube – i některá „home videa“, jež natočili bývalí námořníci při svých cestách.²⁴ Tyto videozáznamy jsou z hlediska obrazu života a práce na námořní lodi nejméně stylizované; je tomu tak proto, že je autoři pořizovali jako osobní vzpomínku, nikoli se záměrem někdy v budoucnu je zveřejňovat. V „oficiálních“ dokumentárních filmech z doby před rokem 1989 je prezentace československé námořní plavby vystavěna opět s důrazem na úspěchy československého loďstva, respektive jeho

¹⁴ Jaroslav Pacovský – Vladimír Podlena, *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo*, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů 1984; Jiří Machota, *Československo na mořích a oceánech*, Praha, Orbis 1989.

Konkrétní informace související s prací námořníka přinášela učebnice, kterou zpracoval kapitán Jakub Frey (*Lod', moře, námořníci*, Praha, Státní nakladatelství technické literatury 1961, 2. vydání 1967). Jednalo se o jediný učební text v českém jazyce, kniha sloužila i jako výchozí materiál pro přípravu námořníků k postupovým zkouškám.

¹⁵ Jaroslav Pacovský, *Mořští vlci na Blaníku*, Praha, Albatros 1976

¹⁶ Vojmír Šimonek, *Moře volá odvážné*, Praha, Práce 1959.

¹⁷ 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.

¹⁸ Rudolf Fabry, *Stará dobrá loď*, Bratislava, Slovenský spisovateľ 1962; Bohumil Černý, *Na daleké plavbě*, Praha, Lidová demokracie 1963.

¹⁹ Novější titul pojednává o plavbě lodi *Košice I* z Gdyně do japonské Wakajamy; zde je již kladen větší důraz na provoz samotné lodi (Antonín Jakeš, *Poutník oceány*, České Budějovice, Jihočeské nakladatelství 1980).

²⁰ Václav Švarc, *Přes moře a oceány*, Praha, Naše vojsko 1958.

²¹ Václav Švarc, *Na vlnách moří a oceánů*, Ústí nad Labem, Severočeské nakladatelství 1977.

²² K danému tématu vyšla v roce 1973 kniha o životě a práci na lodi *Legie* ve 20. letech: Bedřich Stožický, *S palubou pod nohama*, Brno, Blok 1973.

²³ Po roce 2000 téma ve dvou dokumentárních filmech zpracovala Česká televize: *Vítkovice kolem světa* (2005, režie Jindřich Procházka); *Námořníci bez lodí* (2013, režie Miroslav Kačor).

²⁴ 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.

provozovatele – socialistického Československa; nechybí ani určité pohledy na práci námořníků.²⁵ Dokumentární filmy, které vznikly v době nedávné, jsou koncipovány především jako vzpomínka na úspěšné podnikání bývalého Československa a posléze České republiky v oblasti námořní plavby. Částečně také zprostředkovávají vzpomínky bývalých námořníků. Oproti starším snímkům pak mnohem více pracují s nostalgií související se ztrátou loďstva – ta je prezentována jako důsledek nekalých obchodních praktik podnikatele, bývalého majoritního akcionáře a faktického majitele floty, Viktora Koženého.

PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ TÉMATU

Z dostupné literární (částečně i filmové) tvorby tedy lze poměrně spolehlivě rekonstruovat základní faktografické informace o československé námořní plavbě – zejména ty, jež se týkají počtu lodí, jejich parametrů, některých cest (v knize Zdeňka Bastla pak také ukazatelů finanční povahy). Ve všech pracích o československé námořní plavbě z období před i po roce 1989 však lze definovat dvě „bílá místa“ – jednak účel založení a rozvoje tohoto podnikání, jednak explicitní vyjádření, kdo měl z provozu námořní plavby prospěch. Kromě toho ve zmiňovaných knihách chybí reflexe širšího kontextu – politického, ekonomického, společenského, kontextu zahraniční politiky a mezinárodních vztahů.

Ve starších (předlistopadových) pracích je zdůrazňováno, že budování loďstva umožnila centrálně řízená ekonomika, socialistická společnost. V dobové argumentaci byl totiž provoz československé námořní plavby vnímán i jako „mocný činitel politický“, jako projev dílčího vítězství v soutěži dvou světových soustav, jelikož v kapitalistických zemích kontrolu nad námořní plavbou převzal „monopolní kapitál“²⁶). V novějších textech je širší společenský kontext opět zastírán, patrná je snaha co nejvíc upozadit propojenost aktivit Československé námořní plavby se státním socialismem, jejich ovlivňování okolnostmi studené války atd. Naopak je zde zdůrazněna odvaha a tvrdá práce jednotlivců pracujících uvnitř podniku.

V pracích odborných, populárně naučných, vzpomínkových i beletristických je také možné jasně identifikovat dva klíčové diskursy: jednak „romantizující a hrdinský“, jednak diskurs „umu a schopností“. V současné tvorbě je přítomný také diskurs „ztracené šance“ (doplněný výraznou mírou nostalgie), který se projevuje zejména lítostí nad ztrátou prosperujícího podniku, loďstva, na které mohli být Češi a Slováci hrdi. „Um a schopností“ jsou pak v předlistopadové tvorbě doplněny o téma pozitivního působení centrálního plánování, respektive hospodaření socialistického státu, které umožnilo rozvoj tohoto, pro Československo výjimečného, odvětví. Všechny relevantní práce pak určitým způsobem reflektují (a zdůrazňují) problematiku prosperity a ekonomické rentability provozu floty.

Tu je však nutné ověřit. Při hodnocení činnosti podniku je musí být sledovány nejen motivy ekonomické, ale i politické, vojenské, státobezpečnostní, případně propagandistické, které mohou být s jeho činností spjaty. Je potřeba se ptát, zda námořní plavba sloužila spíše politickým zájmům státu, či fungovala jako ekonomický subjekt se značným ekonomickým významem pro jeho hospodářství. Opomenout nelze také vztah mezi ziskovostí podniku a

²⁵ Naše zámořská plavba, 1956, režie Vladimír Kabelík; filmy režiséra Jiřího Sequense Muži na palubě, 1957; Bratr oceán, 1958; Hranice světadílů; Země středu, 1959. V pozdějších letech Naši pod jižním křížem 1975, režie Jiří Vrožina; Den jako každý jiný, 1980, režie Jan Boněk; Listy z loďního deníku, 1981, režie Jan Boněk.

²⁶ Albert Dutka, Námořní plavba v našem hospodářství, in: *Doprava* (I), č. 3, 1959, s. 85.

strategickými, respektive vojensko-strategickými zájmy státu. Do tohoto badatelského okruhu patří i reflexe okolností studené války, případně příslušnosti Československa k zemím tzv. sovětského bloku při využívání námořních lodí. Založení, rozvoj a fungování námořní plavby všechny uvedené motivy provozu loďstva přesahuje, zajímavý obraz přináší jejich propojení, multidimenzionální pojetí problému. Analýza nejrůznějších vztahů v jejich provázanosti pomůže odpovědět na klíčovou otázku, jaký byl vůbec celkový význam a smysl existence československé námořní plavby.

Základní rovinu zpracování tématu představují ekonomické aspekty provozu floty, a to s ohledem na skutečnost, že v Československu bylo budováno a provozováno loďstvo obchodní. Ekonomická problematika je pak doplněna o reflexi kontextu politického, respektive politicko-ekonomického, strategického, státobezpečnostního, která postihuje propojení výdělečné činnosti se zájmy státu, jeho stranických a státních orgánů. Při zpracovávání dané problematiky je potřeba mít na paměti „unikátní“ pozici ČNP – založena a řízena v kontextu centrálně plánované ekonomiky; služby však provozovala v zahraničí, často ve spolupráci se subjekty tržních ekonomik a chod podniku tedy ovlivňoval i situace na světovém námořním trhu.

PRAMENY

Základním zdrojem informací v předkládané práci se staly archivní prameny, z nichž většina je zde prezentována poprvé. Jedná se především o nezpracovaný fond Československá námořní plavba v Národním archivu v Praze. Obsahuje dokumenty finanční povahy (roční rozbor hospodaření), materiály vedení podniku (zápisy z porad generálního ředitele, některé zápisy z operativních porad), dokumenty k některým lodím (křty, mimořádné události, havárie), lodní deníky. Vzhledem k tomu, že v počátečním období rozvoje námořní plavby po roce 1948 byly všechny zásadní kroky řešeny na nejvyšší stranické úrovni, lze získat dokumenty týkající se prvních let provozu námořních lodí v Národním archivu, ve fondech Úřad předsednictva vlády, Kancelář 1. tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného, ÚV KSČ – schůze politbyra.

Pro práci byl významný i nezpracovaný fond Ministerstva zahraničního obchodu, uložený také v Národním archivu. Obsahuje mimo jiné jinde nedostupné archiválie (zejména smlouvy a dokumenty ze zakladatelského období československé námořní plavby, záznamy z prvních zasedání představenstva ČNP). Jedním z nejcennějších dokumentů v tomto fondu je originál tajného Protokolu mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou o rozvoji námořní dopravy z 11. června 1953.²⁷

Dále byly využity fondy Archivu Ministerstva zahraničních věcí (rozsáhlý soubor dokumentů z 50. a 60. let – zápisy z jednání, záznamy o oficiálních událostech atd.). V Archivu bezpečnostních složek se dochovala velká část objektového svazku č. 4147 (především dokumenty ze 70. a 80. let, které rozšiřují poznání o některých obchodních aktivitách podniku ČNP, osobních a kádrových záležitostech námořníků, ale také o tématu emigrace, pašování či

²⁷ Národní archiv Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1957–1963, tajná a přísně tajná registratura, karton 1395, MZO 86.

obchodování na tzv. černém trhu atd.).²⁸ Dále byly v práci využity výstupy z rozhovorů se sedmnácti bývalými námořníky – patnáct Čechů, dva Slováci; nejstarší narozen v roce 1929, nejmladší v roce 1964; kromě radiodůstojníka a stevarda tento soubor rozhovorů pokrývá všechna oddělení a všechny úrovně lodní hierarchie. Jedná se o rozhovory realizované v roce 2010 metodou orální historie.

Kromě velkého množství archivních pramenů se zajímavým zdrojem širšího poznání dané problematiky stal specializovaný časopis *Doprava*, kde v letech 1958–1989 vyšlo celkem 28 relevantních článků (informace o lodích, výběru posádek, zajištění bezpečnosti života na moři, dále ekonomické stati a odborné rozklady týkající se efektivnosti využívání námořní plavby atd.). Odborný týdeník *TradeWinds* (mediální konsorcium NHST Media Group, Oslo) pak nabídl jinde nedostupné relevantní informace o vývoji československé (české) floty po roce 1989. V období 1991–2000 zde bylo o československé námořní plavbě uveřejněno téměř padesát článků.

Problém při práci s pramennou základnou představovala především skutečnost, že v určitých případech se informace v jednotlivých dokumentech odlišují a že některé prameny jsou nepřístupné, respektive byly zničeny.²⁹ Identifikace zájmů „v pozadí“, kritický přístup ke zdrojům, komparace pramenů různých původců, doplnění informací z literatury³⁰ i z rozhovorů umožnily tento problém do značné míry překlenout. Hlavní přístup při práci s prameny byl analytický, s cílem reflektovat co nejširší souvislosti a identifikovat případné rozpory při fungování námořní plavby. Využita byla metoda nepřímá, umožňující určovat složitější vztahy zkoumaného fenoménu a zároveň pracovat s tím, co v pramenech není explicitně řečeno. Vzhledem k poměrně značnému množství pramenů číselné povahy (zejména roční rozborů hospodaření) byly vytvářeny i číselné řady – zejména zisku, objemu přepraveného zboží nebo počtu cest. Časové řady tvořily také základ některých komparací, především při sledování efektivity provozu floty.

STRUKTURA PRÁCE, PERIODIZACE TÉMATU

Text je rozdělen do deseti kapitol. Sedm hlavních se věnuje aktivitám československé námořní plavby v letech 1948–1989. Kromě toho práce nabízí stručný exkurz do problematiky rozvoje československého loďstva v meziválečném období; nechybí ani přehledová kapitola o vývoji tohoto dopravního odvětví po roce 1989. Práce je doplněna o pohled na československou námořní plavbu optikou bývalých námořníků, což jednak rozšiřuje a doplňuje biografické přístupy ke zpracování tématu, jednak přináší pohled na témata v jiných pramenech nerefléktovaná či opomíjená (každodennost na námořní lodi, soukromý život námořníků,

²⁸ Doplnující informace byly získány z Archivu Národního technického muzea (technické údaje o některých lodích) a z Archivu České národní banky (provoz lodi Legie ve 20. letech).

²⁹ Například v Archivu bezpečnostních složek se z relevantních osmi objektových svazků dochoval jen zlomek dokumentů (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/). Dále nebyly dohledány zakládací listiny podniků Metrants, Čechofracht a ČNP (Emailová komunikace se SOA Praha: 28. 6. 2013, 8. 7. 2013, 6. 8. 2013, 15. 10. 2013, 29. 10. 2013).

³⁰ Využívána byla například kniha Zdeňka Bastla, a to zejména pro doplnění informací, k nimž chyběla pramenná základna. Navzdory chybějící bibliografii a poznámkovému aparátu v práci tohoto autora se podařilo prokázat poměrně vysokou reliabilitu informací, a to na základě komparace vybraných ukazatelů uváděných v knize a v primárních pramenech.

problém alkoholismu atd.). Navržená periodizace představuje funkční rozdělení sledovaného období, s průnikem politického a ekonomického vývoje v Československu, doplněné některými událostmi mezinárodního rozsahu; zahrnuje i důležité mezníky vývoje ČNP, respektive její floty.

1948–1953 Pro založení československého obchodního loďstva byly klíčové politické a ekonomické změny, jež nastaly po únoru 1948, zejména transformace ekonomiky v centrálně plánovanou, direktivně řízenou a zařazení Československa do sovětské sféry vlivu. Uvedené okolnosti a skutečnost, že v rámci tohoto politicko-ekonomického kontextu bylo možné nadřazovat politické cíle ekonomickým, umožnily budovat československou námořní plavbu, jejímž hlavním úkolem bylo krytí provozu námořních lodí (včetně nákupů plavidel) Čínské lidové republiky (ČLR). Komunistická Čína tak obcházela embargo uvalené především v souvislosti se zařazením země do sovětské sféry vlivu a také s válkou v Koreji, do níž se ČLR zapojila na straně Severní Koreje.³¹ Toto zakladatelské období uzavírá rok 1953, kdy byla spolupráce s Čínskou lidovou republikou formalizována tajným protokolem o rozvoji námořní dopravy.³² Zisky i ztráty z provozu čínských lodí pod československou vlajkou patřily čínské straně; pro Československo nejvýznamnější přínos představovala úspora nákladů při přepravách zboží do/z ČLR.

V tomto období byla také pořízena první československá námořní loď *Republika I* (uvedena do provozu 1952). Loď byla zakoupena jako součást připravovaného krytí čínské námořní plavby a zároveň jako snaha pomoci ČLR zajistit alespoň některé námořní přepravy. Svědčí o tom například dobová argumentace o plavbě lodi z Evropy do ČLR, která byla deklarována jako „prvořadý politický úkol“.³³ K nákupu lodi proto došlo navzdory předchozím pochybnostem o rentabilitě provozu.³⁴ Ze stejného důvodu nebyly provedeny všechny potřebné opravy lodi. Shodou nešťastných náhod se při plavbě zpět do Evropy *Republika I* dostala do tajfunu, který ji v podstatě zničil. Téměř dva roky pak byla v Šanghaji opravována.

1954–1958 Špatná ekonomická situace v Československu, předchozí vysoké investice do oprav lodi *Republika I* a skutečnost, že se rentabilita provozu vlastní námořní plavby dosud neprokázala, vedly ke stagnaci v rozvoji československé floty. Zároveň byly kryty nákupy a provoz čínských lodí (*Julius Fučík*, *Lidice*, *Dukla*, *Mír I*). Jedná se etapu rozvoje námořní plavby, kdy na jedné straně byly aktivity v daném odvětví utlumeny, na straně druhé se československý partner „učil“ námořní plavbu provozovat. Toto mezidobí je rámované uzavřením tajného protokolu o spolupráci s ČLR (1953) a tajné dohody o založení československo-čínského podniku *Československá námořní plavba* (1959).

³¹ Čínská lidová republika svou námořní plavbu zajišťovala i jinými způsoby a ve spolupráci s dalšími socialistickými zeměmi, nejvíce s Polskem.

³² Protokol mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou o rozvoji námořní dopravy z 11. 6. 1953 (Národní archiv Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1957–1963, tajná a přísně tajná registratura, karton 1395, MZO 86).

³³ Národní archiv 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.

³⁴ Při prvním ověřování rentability provozu vlastních lodí například zpráva MZO uváděla, 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“ (NA Praha, fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna, sg. 35/2/1, karton 44, Dopis Ministerstva zahraničního obchodu, 4. 1. 1951).

1959–1964 Po založení Československé námořní plavby³⁵ Československo zakoupilo svou druhou loď Kladno; ČLR v té době provozovala pod československou vlajkou šest námořních lodí. Pětinu zaměstnanců nově zřízeného podniku tvořili pracovníci z ČLR; ve vedení stáli dva ředitelé, z čínské i československé strany, případné neshody byly řešeny na úrovni ministerstev. Do roku 1964 tato spolupráce probíhala bez větších problémů (kromě potíží praktického rázu – špatné vytěžování lodí, vysoké režijní náklady atd.). Jedná se o éru nejintenzivnější spolupráce Československa a komunistické Číny v oblasti námořní přepravy. První roky provozu námořních lodí pod československou vlajkou také ukázaly, že využívání vlastních lodí přináší úspory deviz na dopravném a je výhodné i pro přepravu speciálních nákladů (materiál vojenské povahy, nebezpečné chemikálie apod.). Z ekonomického hlediska nebyla zanedbatelná ani možnost pronajímat lodě rejdařům z kapitalistických států. Proto se postupně začala rozvíjet i československá část floty.

1965–1970 Tyto roky lze označit jako období „zvrátů“. Nejdříve došlo k ukončení spolupráce s ČLR. Iniciováno bylo neshodami ohledně režimu plaveb ve vietnamských vodách v období války ve Vietnamu (1965).³⁶ Ukončení veškeré spolupráce (1966/1967) však bylo spojeno se zaváděním reformních opatření do hospodaření ČNP; tyto změny souvisely s tzv. Šikovou reformou, kdy podnik potřeboval získat samostatnost v rozhodování. Události roku 1968 pak až na drobné výjimky do chodu podniku dramaticky nezasáhly; počátek období tzv. normalizace znamenal především ztrátu samostatnosti podniku při rozhodování o využívání lodí, jichž v této době Československá námořní plavba provozovala deset.

1971–1976 První „normalizační“ období provozu československé floty završuje rok 1976, kdy podnik dosáhl rekordního zisku, a to od svého založení až do roku 1989, ve výši 148,3 milionů Kčs. Svou roli zde sehrálo určité ozdravení ekonomiky předchozích let, uzavření výhodných smluv na pronájem lodí se zahraničními rejdaři ještě před první ropnou krizí a zmírnění, respektive oddálení dopadů této krize díky příslušnosti Československa k sovětskému bloku. Zanedbatelné nebyly ani zisky související s přepravou tzv. speciálních nákladů.

1977–1983 Jedná se o období postupného zhoršování hospodářských výsledků provozu floty; završeno je rokem 1983, jediným rokem, kdy podnik skončil ve ztrátě. Tento vývoj byl zapříčiněn především zhoršujícími se ekonomickými problémy v zemi (technologické zaostávání, nevhodná struktura průmyslové výroby, absence tržních principů atd.), jež se promítly i do oblasti zahraničního obchodu. Vedle toho došlo k propadu sazeb námořního dopravného na světovém trhu v důsledku recese světového hospodářství let 1980–1982. Tato skutečnost znamenala problémy při pronájmu lodí zahraničním rejdařům (nedostatek zaměstnání, nízká rentabilita využívání lodí atd.).

³⁵ Dohoda mezi vládou Československé republiky a vládou Čínské lidové republiky o zřízení mezinárodní společnosti pro námořní dopravu, 9. 3. 1959 (NA Praha, fond MZO, nezpracovaný, 1958, tajná a přísně tajná registratura, karton 1394, MZO 84).

³⁶ Šlo o možnou kontrolu lodí americkým námořnictvem ve vietnamských vodách, jež vyplývala z tzv. Tonkinské rezoluce. 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. Jelikož však Československá republika v tomto případě nesla veškerá rizika, neexistovalo jiné řešení než lodě převést ČLR.

1984–1989 Závěrečná etapa fungování námořní plavby před rokem 1989 je charakterizována opětovným pomalým růstem zisku. Provoz floty však stále ovlivňovaly potíže na světovém trhu (částečné oživení a další propad v polovině roku 1986) i domácí ekonomické problémy. Rozpad zbrojního trhu Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), utlumování zbrojní výroby, insolvence tradičních odběratelů československých zbraní (zejména v zemích tzv. třetího světa) znamenaly zásadní omezení výnosných přeprav speciálních nákladů. ČNP ve druhé polovině 80. let proto hledala nové možnosti pro uplatnění svých lodí. V ověřovacím provozu byl zaváděn koncept pronájmu lodí bez posádky. Kromě toho došlo k opětovnému navázání spolupráce s Čínskou lidovou republikou. Ta se však neosvědčila; zejména z toho důvodu, že motivací čínského partnera bylo především poznat prostředí evropského námořního trhu, nikoli rozvíjet partnerství s ČNP (ztrátová spolupráce byla ukončena v roce 1990). Události roku 1989 a následný přechod k tržní ekonomice znamenal zásadní změnu podmínek pro hospodaření ČNP, na které podnik nedokázal příslušným způsobem reagovat. Do fungování Československé námořní plavby se negativně promítly i změny související s privatizací ČNP. (V průběhu 90. let proběhly vlastnické změny; ke konci dekády byla flota rozprodána.³⁷)

ZÁVĚRY

Československá námořní plavba byla zpočátku budována zejména s ohledem na potřeby Čínské lidové republiky, která tento rozvoj také hradila. Společná československo-čínská flota se nicméně nerozvíjela tak intenzivně, jak se v období iniciace této spolupráce předpokládalo. Záměr počítal s dvaceti loděmi (což představovalo velikost samostatné československé floty ke konci roku 1989), pod československou vlajkou jich nakonec bylo provozováno jen sedm, poslední pořízena v roce 1960. Důvodem pro změnu původního plánu bylo především zmírnění opatření embarga vůči komunistické Číně po uzavření příměří v Koreji, snaha ČLR o samostatnost v tomto pro ni klíčovém dopravním odvětví, navazování spolupráce mezi ČLR a jinými zeměmi bloku, především Albánií, roztržka se Sovětským svazem, v níž Československo podporovalo sovětská stanoviska. Za pomyslný konec zakladatelského období československé námořní plavby lze považovat rok 1959, kdy byl založen podnik Československá námořní plavba (ČNP). Existence specializovaného podniku, který řídil a administrativně zajišťoval provoz námořní plavby, představovala samostatnou platformu, na jejímž základě bylo možné tento druh přepravních služeb lépe spravovat a rozvíjet.

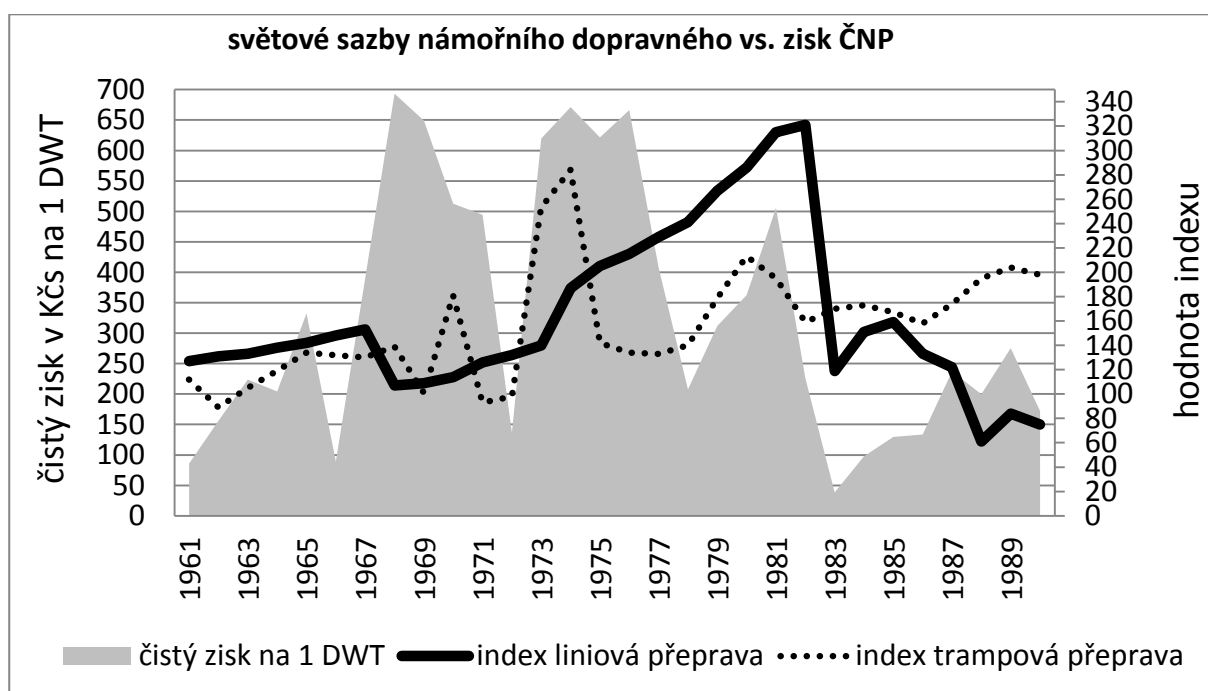
Polovinu 60. let lze vnímat jako „počátek konce“ československo-čínského podnikání v námořní dopravě (ukončení smluvního vztahu v prvním čtvrtletí roku 1967). V této době byly do hospodaření ČNP postupně zaváděny tržní principy, jež podnik musel po roce 1968 opustit. S nástupem tzv. normalizace se Československá námořní plavba vracela k modelu hospodaření, který byl nastaven při rozvoji tohoto dopravního odvětví – poskytování služeb námořní přepravy jako součást monopolu zahraničního obchodu.

Československá flota tedy byla využívána při zajišťování přepravních služeb pro československé podniky zahraničního obchodu; a některé lodě pronajímala zahraničním rejdařům, zejména plátcům dopravného v tzv. devizových měnách. Tento model zůstal osou hospodaření ČNP v podstatě až do roku 1989. Zajišťování přeprav pro tuzemské plátce

³⁷ Důvodem zániku floty však nebyla jen privatizace, ale částečně i nevhodně nastavený model hospodaření.

dopravného přinášelo podnikům zahraničního obchodu úspory deviz, a tím zefektivnění celé obchodní transakce. Pronájem lodí kapitalistickým rejdařům pak generoval devizový zisk pro Československou námořní plavbu. Ve snaze určitým způsobem „vyrovnat“ oba druhy příjmů se 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.³⁸ Pro ČNP tento model hospodaření znamenal, že na straně jedné nemohla plně využít konjunkturu světového námořního trhu, ale na straně druhé měla v případě propadu světových sazeb dopravného zajištěno zaměstnání u tuzemských podniků zahraničního obchodu (mohl se spoléhat i na případnou úpravu plánu tak, aby podnik neskončil ve ztrátě).

Hospodaření Československé námořní plavby bylo závislé na vývoji světového trhu nejen kvůli inkasu v zahraniční měně, ale i kvůli nutnosti část výdajů a režijních nákladů platit v devizách. Kromě toho například i Všeobecné podmínky pro vzájemné poskytování námořní tonáže členských států Rady vzájemné hospodářské pomoci z roku 1972 obsahovaly zásadu, že u zahraničně obchodních nákladů se při zabezpečování přepravy „loděmi členských zemí RVHP vychází z úrovně světových cen“.³⁹ Porovnání zisku ČNP a vývoje světových sazeb námořního dopravného pak ukazuje, že provoz československého loďstva v podstatě kopíroval vývoj trhu (s výjimkou let 1965 až 1967, kdy byl hospodářský výsledek ovlivněn tím, že se flota zmenšila o lodě odevzdané čínskému vlastníkovi).



Graf 1: Porovnání vývoje světových sazeb námořního dopravného a ziskovosti ČNP (1961–1989)⁴⁰

³⁸ Podle zákona 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 sjednocena a podniky zahraničního obchodu odváděly do státního rozpočtu 80 % z dosaženého zisku.

³⁹ 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.

⁴⁰ Graf zpracovala autorka textu na základě informací o parametrech lodí a zisku v jednotlivých letech. Údaje o hodnotách indexů jsou dostupné z databáze United Nations Conference on Trade and Development (Review of

Ze srovnání výkonu floty a vývoje sazeb na světovém trhu zároveň vyplývá, že v 70. letech byla ziskovost podniku vyšší, než by odpovídalo tržní situaci. Z hlediska ČNP je to období rekordních výsledků, jichž bylo dosaženo v důsledku příznivé ekonomické situace na straně jedné, a zejména rozsáhlým převozům speciálních nákladů na straně druhé. Proto také velký problém při využívání floty na konci 80. let přinesl rozpad zbrojního trhu v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci a insolvence dalších odběratelů československých zbraní, především z tzv. rozvojových zemí. ČNP jednak neměla dostatek vhodného nákladu, kterým by mohla lodě převážející „speciály“ vytěžovat; jednak byly převozy jiných druhů nákladů méně výnosné.

Při sledování vzájemného působení ekonomických a politických, respektive zahraničně-politických motivů využívání československého loďstva je patrné vzájemné ovlivňování těchto motivů. Centrálně řízená ekonomika umožňovala podřízení ekonomických zájmů politickým, pokud to bylo v zájmu státu. Což mohlo vést k ekonomickým ztrátám, ale i k zisku – jako v případě převozu zbraní a materiálu vojenské povahy. V této souvislosti nelze opomenout také možnost využívání vlastní námořní plavby pro kontrarozvědčné účely. Nevýhodou byla špatná „dostupnost“ spolupracovníků, agentů či případné rezidentury. Byly zde i obavy o zneužití námořníků zahraničními nepřátelskými rozvědkami. Na druhé straně nelze tuto funkci vlastní námořní plavby podceňovat – v danou chvíli je však nutné konstatovat, že dostupné prameny hlubší rozpracování problematiky vztahu mezi využíváním námořní plavby a (kontra)rozvědnými aktivitami státu neumožňují.

Rozprodání námořních lodí na konci 90. let a nerealizovaná snaha flotu alespoň částečně obnovit⁴¹ pak ukazuje, že Československá, respektive Česká námořní plavba již nebyla natolik silným subjektem, aby mohla – bez strategického (zahraničního) partnera – služby námořní přepravy realizovat se ziskem i za nepříznivých tržních podmínek. Implicitně se tak potvrzuje prvotní význam politických motivů (a vliv centrálně řízené ekonomiky) na rozvoj československé námořní plavby, tedy propojenost tohoto dopravního odvětví se státním socialismem a začleněním Československa do sovětské sféry vlivu. A zároveň to vysvětluje, proč je v současnosti přehlížen dobový kontext založení tohoto pro Československo výjimečného odvětví.

Maritime Transport (Series), in: United Nations Conference on Trade and Development [online] [2016-04-28]. [Http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-%28Series%29.aspx?Do=31,30](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-%28Series%29.aspx?Do=31,30).

DWT: Dead Weight Ton. Celková nosnost; udává počet tun veškerého nákladu (včetně paliva, pitné vody, posádky), který loď uveze; dead weight – maximální přípustný náklad (Novák, *Námořní přeprava*, s. 24).

⁴¹ Po rozprodání floty ředitel ČNP, Pavel Trnka, oslovil tuzemské podnikatele s nabídkou, aby investovali do znovuvybudování loďstva, pro které bylo podle jeho odhadů potřeba přibližně 20–25 milionů amerických dolarů. Tato částka by pokryla nákup čtyř nebo pěti lodí přibližně osm let starých. Podnikatelé nabídku odmítli. (Trond Lillestolen, Czechs Bet on Comeback Cash, in: *TradeWinds*, 7. 1. 1999)

VÝBĚR PRAMENŮ A LITERATURY

Archiv bezpečnostních složek, objektový svazek č. 4147

Archiv České národní banky, fond Banka československých legií (Legiobanka) v Praze

Archiv Ministerstva zahraničních věcí:

- Fond Mezinárodní odbor – obyčejný, 1945–1955
- Fond Mezinárodní odbor – tajný, 1945–1954
- Fond Teritoriální odbor – obyčejný, 1945–1959
- Fond Teritoriální odbor – tajný, 1965–1969

Archiv Národního technického muzea, Praha, sbírka Historie lodní dopravy

Národní archiv:

- Fond Čechofracht, nezpracovaný
- Fond Československá námořní plavba, nezpracovaný
- Fond KSČ – Ústřední výbor, 1945–1989, mezinárodní oddělení
- Fond KSČ – Politické byro, 1954–1962
- Fond MZO, nezpracovaný, 1945–1968, tajná a přísně tajná registratura
- Fond MZV, výstřižkový archiv
- Fond Úřad předsednictva vlády 1945–1959, tajná spisovna

Publikace, odborné stati

- Bastl, Zdeněk: *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha: Mare-Czech 2009.
- Časopis *Doprava*
- Časopis *TradeWinds*
- Časopis *Zahraniční obchod*
- 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.
- Kaplan, Karel: *Československo v RVHP 1949–1956*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1995.
- 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.
- Maňák, Jiří: *Čistky v Komunistické straně Československa 1969–1970*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR 1997.
- 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

- 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.
- Rozsypal, Kurt: *Vývoj plánovitého řízení v netržních podmínkách v letech 1953–1964*. Praha: Vysoká škola ekonomická 1999.
- Skřivan, Aleš: *Československý vývoz do Číny 1918–1992*. Praha: Scriptorium 2009.
- Stopford, Martin: *Maritime Economics*. London, New York: Routledge 2003.
- Šik, Ota: *Jarní probuzení – iluze a skutečnost*. Praha: Mladá fronta 1990.
- Šulc, Zdislav: *Stručné dějiny ekonomických reforem v Československu (České republice) 1945–1995*. Brno: Doplněk 1998.
- 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.