

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Pracoviště oboru Orální historie – soudobé dějiny

(navazující magisterský program Orální historie)

Mgr. Lenka Krátká

**Československá námořní plavba
očima československých námořníků
(1959–1989)**

Diplomová práce

Vedoucí práce: PhDr. Pavel Mücke, Ph.D.

Praha 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jsem jen ty prameny a literaturu, které jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně Univerzity Karlovy a prostřednictvím elektronické databáze vysokoškolských kvalifikačních prací v repozitáři Univerzity Karlovy a používána ke studijním účelům v souladu s autorským právem.

Zároveň prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 18. května 2011

Lenka Krátká

Poděkování

Nejdříve bych ráda poděkovala vedoucímu práce PhDr. Pavlovi Mückemu, Ph.D. za velkou podporu, za připomínky k práci a náměty k přemýšlení, za povzbuzení.

Práce by nevznikla bez přispění mé dcery Terezy Krátké a manžela Jiřího Krátkého. Děkuji proto své dceři za pomoc a inspiraci, děkuji svému manželovi za to, že se jeho podpora neomezila pouze na slova. Některé cesty za narátory, kteří bydlí ve vzdálených krajích, bych bez jeho pomoci nemohla uskutečnit.

Velké díky patří také všem narátorům, jmenovitě pak Jánovi Jurcovi, který mi věnoval nejen své vyprávění a mnoho hodin času, ale zprostředkoval pro mě setkání s dalšími narátory. A především mě přijal do velké „rodiny“ bývalých námořníků, jejíž setkání pravidelně organizuje.

Nezanedbatelná byla také technická podpora, kterou mi vždy ochotně poskytl Jaromír Majtner se svým dvoučlenným týmem. I jemu děkuji.

OBSAH



OBSAH	4
ABSTRAKT	7
ÚVOD	9
TEORETICKÁ ČÁST	11
HISTORIE NÁMOŘNÍ PLYBY V ČESKOSLOVENSKU	11
<i>Od první světové války do založení podniku Československá námořní plavba</i>	11
<i>Československá námořní plavba, akciová společnost – stručná historie</i>	15
ZÁKLADNÍ TEMATICKÉ OKRUHY BĀDÁNÍ	16
METODOLOGICKÁ ČÁST	18
LITERATURA	18
<i>Literatura vydaná do roku 1989</i>	18
<i>Literatura vydaná po roce 1989</i>	19
<i>Doplňkové zdroje</i>	21
ARCHIVNÍ ZDROJE	23
ORÁLNÍ HISTORIE	24
REALIZACE ROZHovorŮ	25
<i>Výběr narátorů a jejich kontaktování</i>	26
<i>Charakteristika realizovaných rozhovorů</i>	28
<i>Vztah tazatelka–narátor</i>	29
<i>Zpracování rozhovorů</i>	30
<i>Základní údaje o narátorech</i>	33
<i>Dílčí témata rozhovorů</i>	37
EMPIRICKÁ ČÁST – INTERPRETACE ROZHovorŮ	42
ZAČÁTKY PRÁCE NÁMOŘNÍKA	42
MOŽNOST VYCESTOVAT (A MOŽNOST VRÁTIT SE)	43
EMIGRACE	50
POVOLÁNÍ NÁMOŘNÍKA	54
FINANČNÍ OHODNOCENÍ PRÁCE NÁMOŘNÍKA	57
KAŽDODENNOST NA NÁMOŘNÍ LODI	61
PŮSOBNÍ KOMUNISTICKÉHO REŽIMU NA NÁMOŘNÍCH LODÍCH	66
RODINA NÁMOŘNÍKA	71

NÁMOŘNÍK ODCHÁZÍ	76
ZÁVĚR	79
POUŽITÉ ZDROJE	82
LITERATURA.....	82
ARCHIVNÍ ZDROJE	83
ON-LINE ZDROJE.....	83
ROZHOVORY.....	86
PŘÍLOHY	87
PŘÍLOHA Č. 1 – PŘEHLED LODÍ ČESKOSLOVENSKÉ/ČESKÉ NÁMOŘNÍ PLAVBY	88
PŘÍLOHA Č. 2 – ZÁKLADNÍ INFORMACE O ROZHOVORECH	90
PŘÍLOHA Č. 3 – VZOR DOPISU/E-MAILU POUŽÍVANÉHO PRO KONTAKTOVÁNÍ NARÁTORŮ	91
PŘÍLOHA Č. 4 – FORMULÁŘ SOUHLASU SE ZPRACOVÁNÍM OSOBNÍCH A CITLIVÝCH ÚDAJŮ	92
PŘÍLOHA Č. 5 – ZÁZNAM Z LODNÍHO DENÍKU O SMRTELNÉM ÚRAZU 1. PALUBNÍHO DŮSTOJNÍKA.....	93
PŘÍLOHA Č. 6 – UKÁZKA JÍDELNÍHO LÍSTKU.....	94
PŘÍLOHA Č. 7 – REDAKČNĚ UPRAVENÉ PŘEPISY ROZHOVORŮ.....	95
<i>Vysvětlivky slangových výrazů</i>	95
<i>Václav Beneš, strojmistr.....</i>	97
<i>Milan Bláha, 1. strojní důstojník.....</i>	107
<i>Ján Jurco, námořník 1. třídy (A/B).....</i>	120
<i>Jiří Jurčík, 1. palubní důstojník.....</i>	145
<i>Jan Kostečka, strojmistr.....</i>	165
<i>Petr Kouřil, kapitán.....</i>	174
<i>Jiří Kudrna, 1. palubní důstojník</i>	184
<i>Jan Kurka, 1. kuchař.....</i>	198
<i>Antonín Miler, lodní hospodář/ekonom.....</i>	209
<i>Jiří Nožička, loďmistr.....</i>	218
<i>Igor Piňos, lodní lékař</i>	238
<i>Milan Rusňák, kapitán.....</i>	246
<i>Vladimír Skoumal, kapitán.....</i>	255
<i>Michal Svoreň, 1. strojní důstojník</i>	267
<i>Jindřich Tesař, 2. strojní důstojník</i>	277
<i>Karel Tupec, 1. kuchař.....</i>	285
<i>Jaromír Vápeník, námořník 1. třídy (A/B).....</i>	296

Seznam obrázků

Obrázek 1: Přehled regionů, ze kterých narátoři pocházejí	35
Obrázek 2: Služební hierarchie na československých námořních lodích	36
Obrázek 3: Lodní razítko a obálka m/s Lednice z roku 1970, kdy byla zablokována na Velkém Hořkém jezeře	48
Obrázek 4: Poštovní známky vytvořené námořníky v době zajetí na Velkém Hořkém jezeře (1967–1975).....	49
Obrázek 5: Poštovní známky lodí uvězněných na Velkém Hořkém jezeře po vyvázání do skupin (1969–1975)	49
Obrázek 6: Lodní bazén na lodi Vítkovice I (1966–1987)	62
Obrázek 7: Ukázka jídelního lístku	94

Seznam tabulek

Tabulka 1: Základní údaje o narátorech	34
Tabulka 2: Výše nalodovacího příplatku	58

ABSTRAKT



Abstrakt

Hlavním cílem práce je rozšířit dosud známé poznatky o historii podniku Československá námořní plavba, a to v období od jeho založení v roce 1959 do roku 1989. Těžištěm poznání jsou zde rozhovory s bývalými československými námořníky vedené metodou orální historie. Vedle toho se práce opírá jednak o archivní materiály ze sbírek Národního archivu a Archivu bezpečnostních složek, jednak o dostupné literární zdroje. V textu je reflektována specifická tématu (provozování námořní plavby v zemi bez přímého přístupu k moři, navíc v podmínkách nedemokratického uspořádání státu) a je zde zpracována historie podniku samotného; největší měrou se však autorka soustředí na podmínky života námořníků. Kromě toho, že autorka prezentuje přímá svědectví, v nichž námořníci popisují, jak vypadal život a práce námořníků na československých námořních lodích, rozpracovává především tematické okruhy týkající se cestování, emigrace, působení komunistického režimu na námořních lodích a soukromého života námořníků. Autorka nenabízí jednoznačné závěry, její snahou je nahlížet danou problematiku z nejrůznějších úhlů pohledu. Námořníci nejsou zobrazováni jako výjimeční lidé, ale jako muži, pro které se práce na moři stala smyslem života, což zásadním způsobem ovlivnilo nejen je samotné, ale i životy jejich rodin.

Klíčová slova

Československá námořní plavba, emigrace, námořník, orální historie, soukromá sféra, komunismus.

Abstract

The main target of the work is to extend our current knowledge concerning history of the Czechoslovak Ocean Shipping company during the period from the company's founding in 1959 until year 1989. The main basis for this task fulfillment there are interviews with former Czechoslovak sailors realized with help of the oral history method. Beside this, the paper is supported also by archive materials. The text reflects certain specificity of the topic (maritime business running in the inland country, in addition country ruled by non-democratic regime) and it aims to the company's history; but its main part is concentrated on the sailors' living conditions. It processes direct testimonies about sailors' life and work on Czechoslovak ships; there are included topics as travelling, emigration, direct experience with communist regime on ships, private life of sailors, and their father and husband role. The author does not propose definite conclusions; her effort is aimed to see the topic from various points of view. Sailors are not portrayed as exceptional people but as men whose meaning of life was work on the sea. And this fact principally influenced their lives as well as lives of their families.

Key words

Communism, Czechoslovak Ocean Shipping, emigration, oral history, private sphere, sailor.

ÚVOD



Co si představíme, když se řekne námořník? Dálku, dobrodružství, exotické kraje, mořské bouře, drsného potetovaného chlapa v pruhovaném tričku, který nezřízeně pije rum a v každém přístavu má jinou ženu? Toto jsou pravděpodobně nejběžnější a nejschematičtější představy o námořnících. Představy o to rozšířenější, že Česká republika je zemí bez přímého přístupu k moři, a tak nemáme možnost běžně se s muži vykonávajícími toto povolání setkávat. Navzdory tomu se však Česká republika, resp. Československá (socialistická) republika, může pochlubit vlastní námořní historií. A právě tématu československého obchodního námořnictva se věnuje předkládaná práce. Snaží se odpovědět na otázku, jací byli (a jsou) čeští a českoslovenští námořníci. Jaký byl jejich každodenní život, jaké zažívali radosti i starosti, a to nejen na širém moři a v přístavech, ale také doma s rodinami, uzavření hranicemi republiky, která byla svazována nedemokratickými principy vládnutí. Je to práce o námořnících, o jejich rodinách, o Československé námořní plavbě.

Celá práce bude nejdříve zasazena do širšího historického kontextu. V úvodu se zaměří na historii námořní plavby v Československu po druhé světové válce (s krátkým exkursem do období meziválečného). Poté bude rozpracováno téma hlavní – tedy pohled na námořní plavbu prostřednictvím vzpomínek a vyprávění bývalých námořníků, kteří se plavili na lodích s československou (českou) vlajkou. Interpretace jejich vyprávění bude zdrojem poznání i snahy nalézt nové úhly pohledu na téma námořní plavby v Československu v období od druhé světové války do roku 1989. Jako hlavní metoda zpracování tématu proto bude využita metoda orální historie, doplněná studiem dalších pramenů, především archivních fondů a literatury.

Práce je rozdělena na tři hlavní části: je to již již zmíněný historický úvod, dále část věnující se metodologii a část interpretační. Kapitola věnovaná metodologii ve stručnosti připomene základní charakteristiky použité metody, tedy orální historie, a zároveň přinese souhrn všech relevantních údajů o narátorech (kriteria výběru, věk, regionální rozložení, pracovní pozice, délka zaměstnání u ČNP) i rozhovorech (datum, čas, délka, místo pořízení). Vedle toho metodologická část představí další dostupné prameny a literaturu,

které se tématu týkají. Kriticky všechny zdroje zhodnotí a soustředí se na jejich možnou využitelnost pro účely této práce.

Zpracování interpretační části (jádro celé práce) bude vedeno dvěma pomyslnými tematickými osami. První z nich je možnost cestovat, s níž souvisí témata jako emigrace, poznávání západních, tedy kapitalistických, zemí, možnost odjíždět za hranice Československa a opětovně se vracet a podobně. Druhou je vztah veřejné a soukromé sféry v životě námořníků, jejich každodenní život na námořní lodi (tedy v zaměstnání, ve veřejné sféře) a jejich život doma s rodinou (ve sféře soukromé), jejich role otce a manžela, přičemž stěžejní je zde prolínání a vzájemné ovlivňování se obou sfér. Uvedené tematické osy budou interpretovány, resp. naplněny významy prostřednictvím výstupů z rozhovorů s bývalými námořníky a doplněny relevantními údaji z dalších zdrojů.

Ve snaze co nejlépe uchopit dostupný materiál (především rozhovory) budou před vlastní interpretační prací výše definované tematické osy strukturovány do dílčích podtémat, která budou vodítkem celé práce. Jedná se především o téma cestování, emigrace, finančního ohodnocení, působení vládnoucí ideologie a komunistického režimu na námořní lodi, každodennosti na moři a rodinného života námořníků. Z výčtu dílčích témat je patrné, že interpretační práce se soustředí především na životy bývalých námořníků, na snahu zpracovat téma v co největší šíři a ukotvit je, kde je to vhodné, do širšího společensko-politického kontextu. Zbývá snad jen dodat, že předkládaná práce je zároveň vzpomínkou na námořní plavbu jako součást „velké“ historie Československa (resp. České republiky) i „malých“ osobních dějin námořníků a jejich rodin.

TEORETICKÁ ČÁST



HISTORIE NÁMOŘNÍ PLOVBY V ČESKOSLOVENSKU

Od první světové války do založení podniku Československá námořní plavba

Pomineme-li období před první světovou válkou, kdy ve vojenské flotile rakousko-uherského námořnictva sloužilo asi šest tisíc Čechů a Slováků,¹ za nejvýznamnější milník budování námořní plavby v Československu lze považovat konec první světové války a rozpad Rakouska-Uherska. Nově vzniklá Československá republika byla státem bez přímého přístupu k moři, cestu k mořskému pobřeží jí však otevřely články 363 a 364 Versaillské smlouvy. Zde bylo stanoveno, že německé přístavy Hamburg a Štětín (po druhé světové válce přístav polský) budou Československu pronajaty na dobu 99 let.² První československý zákon týkající se námořní plavby byl přijat v roce 1920 – *Zákon ze dne 15. dubna 1920 o vlajce a rejstříku lodí námořních*, [podle kterého – pozn. autorky] *[p]ro československé lodi námořní jest přístavem rejstříkovým (domovským) Praha.*³ Významným mezinárodním dokumentem pro námořní podnikání byla tzv. Barcelonská úmluva z roku 1921, která umožňovala nově vzniklým státům bez vlastního přístupu k moři možnost námořní plavbu provozovat.⁴ Československo smlouvu ratifikovalo a ve Sbírce zákonů zveřejnilo v roce 1924 pod číslem 267 (*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*⁵).

V meziválečném období se do lodního registru v Praze mohli zapisovat nejen Češi, resp. Čechoslováci, ale i jiní provozovatelé (například Poláci, Němci). Toto se změnilo v roce 1952; tehdy byl vydán *Zákon o námořní plavbě*, kde se v § 6, odst. 2 říká: *Právo*

¹ Pacovský, 1976: 16.

² Peace Treaty of Versailles: online.

³ 316/1920 Sb.: online.

⁴ International Convention...: online.

⁵ 267/1924 Sb.: online.

*plout pod československou vlajkou může být uděleno jen lodím, jejichž vlastníkem nebo provozovatelem je: a) československý stát, b) československá právnická osoba, c) československý občan.*⁶ V tomto zákoně jsou mimo jiné specifikovány lodní listiny, základní informace o lodní posádce, právech a povinnostech kapitána a další informace týkající se provozu lodí. Ustanovení o vlajce a lodním rejstříku pak byla rozpracována v *Nařízení ministra dopravy o námořní plavbě č. 75/1953 Sb.*

První lodí plující pod československou vlajkou se v meziválečném období stal v roce 1920 škuner Kahrwieder (Vrať se zpět). Jelikož v této době nebyl ještě zřízen československý námořní registr, nesla loď další tři roky své původní německé jméno. *[P]o zřízení námořního registru při Obchodním soudu v Praze měla být loď nově zapsána a přejmenována na Rusalku.*⁷ Těsně před křtem však ztroskotala. Za první československou loď je proto často (i když s ohledem na loď Kahrwieder chybně) považována loď Legie (loď japonské výroby (původní jméno Tajkaj Maru) s parním pohonem). Zakoupila ji pražská Legiobanka v roce 1920 za 36 milionů Kčs;⁸ *loď byla určena pro obchodní styky Československa s Dálným východem a Asii.*⁹ Na svou první plavbu do Evropy vyplula 24. srpna 1920 (vezla tehdy 87 vojáků – jeden z posledních transportů československých legionářů). Po příplutí do Terstu byla 28. října 1920 – *v den druhého výročí vzniku ČSR [–] [...] přejmenována na Legii. Její kmotrou byla manželka prezidenta paní Garrigue Masaryková, ale v zastoupení, láhev šampaňského o před' roztrhla manželka bývalého legionáře – konzula v Terstu – paní Milada Šebová.*¹⁰ V roce 1933 byla Legie prodána řeckému rejdaři¹¹ (důvodem byla především hospodářská krize, kvůli níž nebylo rentabilní loď provozovat).

Vzpomínky jednoho z těch, kteří se na Legii plavili – Jakuba Freye, zaznamenali v roce 1984 Pacovský a Podlena.¹² Kapitán Frey se na Legii plavil v letech 1925–1930 a postupně se zde z pozice kadeta vypracoval až na druhého palubního důstojníka. Z hlediska historie námořního podnikání v Československu stojí za povšimnutí jeho vzpomínka týkající se účasti československých lodí v nelegálním obchodování s alkoholem, jak bylo praktikováno ve třicátých letech 20. století:

⁶ 61/1952 Sb.: online.

⁷ Machota, 1989: nestránkováno (kapitola Historie československé námořní dopravy).

⁸ Tamtéž.

⁹ Čsl. legie – návrat 1919–1920: online.

¹⁰ Ptáček, 2009a. 28.

¹¹ Machota, 1989: nestránkováno (kapitola Historie československé námořní dopravy).

¹² Pacovský, Podlena, 1984.

Ve Švédsku a Finsku udělali dohodu s okolními pobřežními státy, že jejich lodě k nim nebudou dovážet alkohol. S Československem, jako vnitrozemským státem, tato dohoda podepsána nebyla. Toho využili určití obchodníci v Gdaňsku a ve Štětíně. Získali jistého inženýra Švarce a jeho právního zástupce doktora Součka a na Balt vypluly námořní lodě pod československou vlajkou, které do Švédska a Finska ten alkohol vozily. Lodě měly jména jako Duben, Dalibor, Mila, Litoměřice, Neptun. No, a mě si pozval právě doktor Souček do své kanceláře ve Vodičkově ulici a nabídl mi na jedné z těch lodí místo kapitána. Za 2000 Kč a podíl na zisku. Byla to jediná reálná práce v oboru. [...] Do všech úvah přišel druhý den telegram od kapitána Wosečka, že kupuje v Marseille pro Baťu loď¹³ a jestli nechci nastoupit za 2000 Kč jako druhý důstojník.¹⁴

Než byla zakoupena loď Republika – první československá námořní loď po druhé světové válce, bylo do československého námořního rejstříku zapsáno celkem dvanáct plavidel šesti různých rejdařů. Nebudeme-li brát v úvahu již zmíněná menší plavidla určená především pro převoz alkoholu a další malá plavidla soukromých rejdařů, tvořily v meziválečném období československou flotu¹⁵ v podstatě čtyři lodi – Legie, kterou vlastnila Legiobanka, Arna (majitel JUDr. Erich Veselý), Morava a Little Evy firmy Baťa.¹⁶ V této době také vystudovalo v zahraničí asi osmdesát Čechoslováků námořní akademii – studovali především v jugoslávském Bakar, někteří skládali zkoušky v Dubrovniku a v Kotoru.

Za počátek rozvoje námořního podnikání v Československu po druhé světové válce lze považovat rok 1951,¹⁷ kdy firma Metrants¹⁸ zakoupila již zmíněnou loď Republika I;¹⁹ zároveň tato firma zřídila oddělení „vlastní loď“, které mělo dva zaměstnance. V roce 1952 pak byla problematika mezinárodní dopravy převedena na nově vzniklý podnik

¹³ Loď se jmenovala Morava, pro firmu Baťa vyvážela boty a přivážela kaučuk a kůže. Kvůli krizi později firma Baťa loď prodala a koupila loď menší, Little Evy (Pacovský, Podlena, 1984: 75).

¹⁴ Pacovský, Podlena, 1984: 74.

¹⁵ Ve *Slovníku cizích slov* jsou odlišeny významy slov flota a flotila takto: flota znamená loďstvo, zatímco flotila je výraz vojenský, znamená operační svaz vojenského námořnictva (Klimeš, 1985: 179). Ve *Slovníku spisovné češtiny* z roku 2003 je pak uveden pouze výraz flotila, a to ve smyslu oddíl lodí (Mejstřík, 2003: 179). V rámci této práce bude proto používán výraz flota (kromě přímých citací), jelikož více odpovídá významu, ve kterém je zde výraz používán; navíc samotní námořníci používají (až na malé výjimky pouze výraz flota).

¹⁶ Fojtů, 2006: 34–35.

¹⁷ Následující část textu vychází především z podkladů Zdeňka Bastla (internetové stránky a publikace, viz seznam použité literatury), bývalého náměstka ČNP, který v posledních letech zpracovává problematiku provozu československých lodí a zaměřuje se především na provozní a ekonomická témata. Ve své práci vychází i z archivních zdrojů, které však přímo nezmiňuje a necituje (o jeho bádání v Národním archivu autoru informoval pan Bohumír Brom, který má v Národním archivu příslušné fondy na starosti).

¹⁸ Podnik Metrants byl založen v roce 1948 jako *československá akciová společnost [...] s monopolním postavením v oblasti mezinárodního zasilatelství a námořní plavby, včetně provozu námořních lodí* (Machota, 1989: nestránkováno (kapitola Historie československé námořní dopravy)).

¹⁹ Označována jako Republika I, protože v letech 1964–1973 se pod československou vlajkou plavila loď Republika II, zakoupená jako novostavba od polského dodavatele.

Čechofracht.²⁰ V červnu 1953 byl mezi Československou republikou a Čínskou lidovou republikou podepsán „Protokol o rozvoji námořní dopravy“, *na jehož základě čínský partner provozoval své lodě pod čs. vlajkou a formálně v čs. vlastnictví.*^{21,22} Rozvoj československé námořní floty po druhé světové válce si vyžádal vzrůstající objem zahraničního obchodu, především pak výměna zboží se zeměmi Dálného východu. Lodí pro přepravu zboží *byl obecně nedostatek komplikovaný ještě embargem západních zemí a vysokými sazbami za námořní dopravné.*²³ A tak naše první poválečná loď Republika I byla zakoupena jako „ojetina“ od řeckého rejdáře (jednalo se o loď Evanthia s parním pohonem, vyrobenou v roce 1920 v Anglii). Na závěr této dílčí kapitoly si můžeme připomenout svědectví jednoho z našich nejstarších kapitánů, Milana Rusňáka, o první plavbě lodi Republika I:

Až v lednu nebo v únoru v padesátém roce byla vztyčena československá vlajka. A jelo se na opravy, protože loď byla koupena od Řeků a byla v dosti desolátním stavu. Ale bylo to to nejlepší, co bylo tehdy na trhu. Protože bylo hluboké embargo, kdy nám nechtěl nikdo z těch západních států prodat loď do socialistického tábora. [...] [Na zpáteční cestě z Číny – pozn. autorky] nás chytil velice těžký tajfun. Který tu loď prakticky rozbil. [...] A můžeme říct, že toho 17.–19. srpna 1951 jsme se všichni znovu narodili. Opravdu tam šlo o kejhák.^{24,25}

Po této události byla loď dva roky v Šanghaji, kde prošla komplexní opravou. Od roku 1954 do roku 1962, kdy byl provoz lodi Republika I ukončen, absolvovala celkem čtyřicet obchodních cest, především do Číny.

²⁰ Detailnější rozpracování aktivit podniků Metrans a Čechofracht v oblasti čs. námořní dopravy je mimo rozsah této práce (a zůstává tématem pro samostatné teoretické zpracování).

²¹ Povídání o začátcích námořní floty: online.

²² Čínská lidová republika (ČLR) byla jako nový stát vyhlášena v roce 1949; v letech 1949–1970 však byla jako svrchovaný představitel celé Číny uznávána Čínská republika (Taiwan). Toto se změnilo počátkem sedmdesátých let, kdy se Spojené státy rozhodly získat ČLR jako strategického spojence proti SSSR a Východnímu bloku. V roce 1971 tak byla ČLR uznána OSN – *Valné shromáždění a Rada bezpečnosti OSN vyloučily ROC [Taiwan] z OSN; [j]ejí místo zaujala ČLR* (Hořánková: online). Do této doby byla ČLR v izolaci, neměla právo na to, aby pod svou vlajkou provozovala námořní dopravu. Cílem zmíněné spolupráce ČLR s Československem tak bylo především získat možnost přepravy zboží (i osob) po moři. Československo pak v rámci této spolupráce mohlo budovat vlastní námořní loďstvo. Spolupráce byla ke konci šedesátých let ukončena – je zde patrná souvislost s čínsko-sovětskou roztržkou, která na konci šedesátých let kulminovala.

²³ Povídání o začátcích námořní floty: online.

²⁴ Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.

²⁵ Loď byla zakoupena v listopadu 1951, československá vlajka na ní byla vztyčena poprvé 11. ledna 1952, opravy trvaly do konce července 1952. Poté se Republika I vydala na svou první cestu (První byla Republika: online). To, že se narátor s odstupem téměř šedesáti let v údajích spletl a všechny zmíněné události datuje o dva roky dříve, není významotvorné. Stojí však za povšimnutí, že si i dnes přesně pamatuje dny, kdy tajfun zažil (údaj ověřen informacemi z literatury a podkladů pana Bastla) – svědčí to o velkém významu vzpomínky i o stále silně vnímaném ohrožení života, které tehdy zažil.

Československá námořní plavba, akciová společnost – stručná historie

Československá republika zakoupila ještě čtyři další lodě, než byla 1. dubna 1959 založena mezinárodní akciová společnost Československá námořní plavba (ČNP),²⁶ ve které československá strana vlastnila majoritní – 51% – podíl akcií.²⁷ Vznik samostatného podniku umožnila především spolupráce s Čínskou lidovou republikou, která do společného podnikání vložila celkem sedm lodí. Československá strana v počátcích společného podnikání vložila pouze loď jednu – Republiku I. Podíl československých lodí se zvyšoval až na sedm plavidel v roce 1966, kdy byla tato spolupráce postupně utlumována, až došlo k jejímu úplnému ukončení na konci šedesátých let.

Po roce 1989 byly zredukovány státní zásahy do hospodaření podniku, podnik se adaptoval na nové tržní podmínky a na počátku devadesátých let vykazoval dobré hospodářské výsledky, rozšiřoval flotu.²⁸ Československá námořní plavba byla privatizována v první vlně kuponové privatizace (vlastníci FINOP, Čechofracht a cca 50 investičních privatizačních fondů, restituční fond a *dále téměř 20 tis. držitelů investičních kuponů a zaměstnaneckých akcií*²⁹). V souvislosti s rozdělením federace došlo v červnu 1994 ke změně obchodního jména na Česká námořní plavba (ČNP), akciová společnost.³⁰ V roce 1995 získala majoritu mezi vlastníky společnost Stratton Investments spojená se skupinou Harvard Group. *Všechny akcie byly převedeny na doručitele (veřejně obchodovatelné) s nominální hodnotou 1 tis. Kč/kus. Jejich cena se na kapitálovém trhu pohybovala mezi 1500–1850 Kč za kus.*³¹ Zároveň byla založena tuzemská dceřiná společnost C.O.S. Crew Management zabezpečující obsazování lodí posádkami.³² Zájmy největších akcionářů (kyperské společnosti), kteří v roce 1996 vlastnili 87,3 % akcií, v představenstvu i v dozorčí radě zastupovali pracovníci Harvard Group.³³ V roce 1997 ČNP ztratila zastoupení v představenstvu, v dozorčí radě měla jednoho zástupce. Přestože

²⁶ Společnost byla zřízena podle státního povolení min. zahr. obchodu z 21. 2. 1959 zn. 233/59-018 a stanov, tímto výměrem schválených, na ustavující valné hromadě konané dne 27. III. 1959. [...] Do obchodního rejstříku byla zapsána 1. dubna 1959. (Úplný výpis...: online).

²⁷ Druhým akcionářem byla čínská strana; informace o vlastnictví akcií po ukončení československo-čínské spolupráce nejsou z dostupných (v této práci použitých) zdrojů zjištělné. Lze předpokládat, že československá strana odkoupila i celý čínský podíl.

²⁸ Výsledky dle roků, 1991: online.

²⁹ Výsledky dle roků, 1992: online.

³⁰ Výsledky dle roků, 1994: online.

³¹ Výsledky dle roků, 1995: online.

³² Společnost i v současné době zajišťuje pro část českých námořníků zaměstnání u zahraničních rejdářů.

³³ Mezitím (přibližně od roku 1992) byly československé, resp. české lodi převáděny pod správu maltských a kyperských společností – především kvůli minimálnímu zdanění.

měly lodě zajištěné zaměstnání a výsledky, které by umožnily přestát i pokles námořního trhu, bylo v roce 1998 rozhodnuto o prodeji lodí.³⁴ Ačkoliv ve výpisu z Obchodního rejstříku České námořní plavby je stále platný záznam z roku 1993 o provozování námořní plavby jako předmětu podnikání, ČNP od roku 1998 nevlastní žádnou loď, s níž by toto podnikání mohla provozovat.^{35,36} Za celou dobu své existence (1959–1998) tedy Československá, posléze Česká, námořní plavba provozovala celkem 44 námořních lodí; jejich přehled, včetně základních technických údajů a doby provozu je uveden v příloze č. 1.

ZÁKLADNÍ TEMATICKÉ OKRUHY BĀDÁNÍ

Hlavním cílem této práce je doplnit a rozšířit poznání o historii Československé námořní plavby i o každodenním životě, zkušenostech a životních příbězích československých námořníků. Těžiště tohoto poznání, jak již bylo řečeno, spočívá v rozhovorech s bývalými námořníky, které budou vedeny metodou orální historie (podrobněji v metodologické části). Základní charakteristikou zvolené metody je interakce tazatele a narátora, která ovlivňuje vše, co je řečeno a zaznamenáno, přičemž výsledný záznam zásadním způsobem spoluvytváří narátor. Pro lepší uchopení tématu (a smysluplné vedení rozhovoru ze strany tazatelky/autorky práce) byly před samotným pořizováním rozhovorů pre-definovány dva hlavní tematické okruhy, které budou následně prostřednictvím rozhovorů naplněny obsahy a významy. Jednalo se o následující témata:

1. možnost odjet, tedy opustit (někdy i na poměrně dlouhou dobu) značně nesvobodné prostředí, které panovalo v Československu do roku 1989; možnost poznávat exotické země, vidět „západní“ svět a blíže se seznámit s životními podmínkami v zemích Východního (sovětského) bloku a v rozvojových zemích a komparovat tyto zkušenosti se státem proklamovanou pro-komunistickou ideologií;

³⁴ Výsledky dle roků, 1998: online.

³⁵ Úplný výpis...: online.

³⁶ Další předmět podnikání ČNP dle výpisu z Obchodního rejstříku: poradenská činnost v oblasti přepravy zboží pomocí námořní dopravy, zprostředkovatelská činnost v oblasti obchodu a služeb, koupě zboží za účelem dalšího prodeje a prodej, pronájem vlastních nemovitostí bez poskytování jiných než základních služeb, ubytovací služby, správa a údržba nemovitostí (Úplný výpis...: online).

2. vztah veřejné a soukromé sféry – na jedné straně rodina, která se musela s mužem (manželem, otcem, synem) na dlouhé měsíce rozloučit a zůstávala do jisté míry osamocená, nucena plnit i mužovy role a úkoly; na druhé straně muž, který část svého života trávil sám na moři a část s rodinou.³⁷

V rámci takto široce definovaných tematických okruhů byly připraveny dílčí otázky (viz podkapitola Témata v metodologické části práce). Ty lze využít jako impulsy pro narátory, kteří potřebují k vyprávění povzbuzovat, ale i jako vodítka při komparaci jednotlivých rozhovorů a s tím související vyvozování obecnějších závěrů. Následující (metodologická) část práce nejdříve představí relevantní zdroje informací (literaturu, archivní zdroje) a poté se zaměří na problematiku výběru narátorů, vedení rozhovorů, analýzu a interpretaci rozhovorů.

³⁷ S ohledem na jistou výlučnost námořnického povolání v podmínkách země bez přímého přístupu k moři, zato s přísnými pravidly a omezeními pro pohyb občanů, se první tematický okruh do jisté míry „sám nabízí“; druhý okruh pak částečně vychází z osobní zkušenosti autorky práce, jejíž otec pracoval jako námořník.

METODOLOGICKÁ ČÁST



LITERATURA

Literatura vydaná do roku 1989

Vzhledem k jisté okrajovosti tématu (například velmi malý počet námořníků v poměru k počtu obyvatelstva, podrobněji k tomuto poměru dále) byla problematika Československé námořní plavby dosud zpracována v podstatě jen ve formě populárně-naučných či přehledových publikací. Podíváme-li se na texty publikované do roku 1989, tak za zmínku stojí kniha Bedřicha Stožického z roku 1973 *S palubou pod nohama* (Praha: Blok), která pojednává o plavbě námořníka Stožického (pozdějšího kapitána) na lodi Legie. Bohužel jsou v knize změněna jména a text je vystavěn spíše beletristicky.

V sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století pak vyšly dvě populárně-naučné knížky (Pacovský, 1976; Pacovský, Podlena, 1984), které vzhledem ke své značné informační hodnotě tvoří součást bibliografie předkládané práce. Obě knížky mohou sloužit jako zdroj relevantních dat a informací o složení floty, o práci posádky a o tématech jako je navigace, meteorologie, bouřky, katastrofy, významná plavidla v historii atd. Při práci s uvedenými texty je však potřeba mít na paměti kontext doby, v níž vznikly – ten totiž může způsobit určitá zkreslení. V případě dvou jmenovaných knížek například opominutí přítomnosti československých legionářů na první plavbě lodi Legie nebo zamlčení skutečnosti, že Versailleská smlouva Československu zaručovala přístup nejen do přístavu Štětín, ale i do přístavu Hamburg.³⁸ Poměrně kvalitním zdrojem základních

³⁸ Téměř extrémním případem ideologizace textu je kniha Bohumila Černého z roku 1963 *Na daleké plavbě* (Praha: Lidová demokracie). Ústí nováčka na námořní lodi je zde popsána plavba lodi Republika na Dálný východ. V knize nejsou uvedeny v podstatě žádné faktografické údaje týkající se lodi či života na lodi, život námořníků je popsán velmi zkratkovitě, knížka je cestopisná, přičemž největší důraz je kladen na ideologickou dimenzi. Hojně se zde dočteme o vykořisťování v bývalých koloniích, o rasismu, o nešťastných emigrantech atd. Jako zdroj informací o námořní plavbě nelze tento text doporučit.

informací o námořní plavbě je také výpravná publikace z roku 1989 *Československo na mořích a oceánech*³⁹ (i zde je samozřejmě nutný kritický přístup k předkládanému textu).⁴⁰

Pro úplnost zbývá zmínit ještě knihu kapitána Jakuba Freye *Lod', moře, námořníci*, která byla vydána dva roky po vzniku ČNP (1961). Kapitán Frey, jehož pamětníci považují za legendární postavu naší námořní plavby a za velmi uznávaného odborníka, připravil text, který vznikl z *původních textů přednášek [...] a chce stručně hovořit o moři, o lodích, o naukách spojených s námořnickým povoláním a pomoci každému v jeho začátcích*.⁴¹ Stejně tak *může být i pomůckou při školení a doškolování posádek našich lodí pro námořní plavbu*.⁴² V knize lze nalézt skutečně velké množství faktografických údajů, dále přesné popisy jednotlivých činností (práce s lany, práce s nátěrovými hmotami, manévrování, navigace atd.), výňatky z námořního práva, česko-anglický a anglicko-český slovník odborných výrazů i nejběžnějších lodivodských povelů a mnoho dalších užitečných informací. Ve své době byla kniha jistě neocenitelným výukovým materiálem; dnes nám přináší svědectví o kvalitě služeb, které byly námořníkům na lodích poskytovány, i o vysokých nárocích na profesionální úroveň československých námořníků.

Literatura vydaná po roce 1989

V souvislosti se zrušením cenzury a většími možnostmi publikování textů po roce 1989 vyšlo k tématu historie ČNP několik knih, především vzpomínkových. V roce 50. výročí založení Československé námořní plavby (2009) vyšla přehledová publikace Zdeňka Bastla,⁴³ která shrnuje především ekonomickou a hospodářskou problematiku provozu československých lodí. Nelze však hovořit o publikaci odborné, protože zde chybí bibliografické odkazy a zdroje informací (ačkoliv z rozhovoru s Bohumírem Bromem z Národního archivu je zřejmé, že autor publikace některé archivní materiály studoval).

³⁹ Machota, 1989.

⁴⁰ Mezi populárně-naučné knihy můžeme zařítit ještě knihu *Poutník oceány* Antonína Jakeše z roku 1980 (České Budějovice: Jihočeské nakladatelství). Jedná se o vyprávění novináře, který se účastnil plavby na lodi Košice. Na rozdíl předešlých textů jsou v této knize uvedena skutečná jména námořníků a detailněji je zde popsán každodenní pracovní život námořníků podle jednotlivých profesí (největší důraz klade autor na práci ve strojovně). Zároveň lze v knize nalézt pravděpodobně nejpodrobnější popis rovníkového křtu, a to v porovnání s jinými knihami i s vyprávěním narátorů.

⁴¹ Frey, 1961: 71.

⁴² Frey, 1961: 5.

⁴³ Bastl, 2009.

Nyní blíže k textům vzpomínkovým; pozornost si zaslouží především trojice autorů-bývalých námořníků⁴⁴ – František Ptáček, Antonín Fojtů a Otakar Mlejnek. Bývalý 2. palubní důstojník František Ptáček v roce 1998 vydal knihu *Schody do celého světa* (Plzeň: Koniáš), která je vystavěna autobiograficky, ale zároveň se snaží přiblížit život na námořních lodích i exotické země, kam lodě jezdily. Poměrně důležitým příspěvkem k tématu ČNP jsou pak jeho dvě knihy medailonků bývalých námořníků.⁴⁵ Největším přínosem první části *Medailonků* je skutečnost, že se autorovi podařilo shromáždit materiály o osobnostech ČNP, na které by se jinak zapomnělo. Najdeme zde vzpomínky na ty, kteří stáli u zrodu námořní plavby v Československu a zasloužili se o její velmi dobrou profesionální úroveň a pověst. V druhém díle jsou pak představeny příběhy „legend“ námořní plavby, kapitánů, ale i „obyčejných“ námořníků. Z vyprávění jednoho z narátorů, jehož příběh byl zařazen do druhého dílu *Medailonků*, však vyplynulo, že výběr osobností pro knihu byl ovlivněn především tím, že se autor soustředil na své přátele a známé. Ty pak požádal o jakousi „životopisnou zповěď“ (v úvodu knihy se dočteme, že autor sám takto jejich vyprávění nazývá) a tu dále upravoval, někdy zcela přepsal svými slovy. Toto potvrzuje jednak svědectví zmíněného narátora, jednak literární styl *Medailonků* – květnatý, s množstvím přirovnání a poetických metafor, často rozvláčný a pro některé příběhy možná až nevhodný. Autor zde upřednostnil vlastní literární styl před autentickým vyprávěním, resp. písemnou výpovědí pamětníka. Z textu je také patrné, že vyprávění bylo častěji upraveno a přepisováno u „obyčejných“ námořníků než u kapitánů a důstojníků. V této souvislosti lze uvažovat buďto o tom, že autor své zdroje hierarchizuje, případně o tom, že vyprávěcí styl kapitánů a důstojníků lépe odpovídá jeho představám o „dobré“ literatuře.

Knižně vydal své vzpomínky také jeden z nejstarších kapitánů ČNP, Antonín Fojtů.⁴⁶ Jedná se v podstatě o autobiografické knihy, v nichž se autor zaměřuje především na období svého studia na polské námořní akademii, první roky působení ve funkci důstojníka ČNP (do roku 1959) a poté kapitána, který byl po roce 1968 nucen od ČNP odejít a dále se plavil u Československé plavby dunajské. Zejména část mapující období padesátých let je

⁴⁴ Kromě textů zmiňovaných v následující části byly vydány také dvě knihy bývalého kuchaře Jiřího Franka. Jsou však zaměřené spíše gastronomicky, proto nebudou dále rozebírány (Frank, Jiří. 2006. *Námořnické historky z lodí a přístavů*. Praha: Lika Klub).

⁴⁵ Ptáček, František. 2009. *Modré medailonky. Část první – věčně živé námořní legendy*. Praha: Mare Czech. Ptáček, František. 2009. *Modré medailonky. Část druhá – Vernisáž pamětníků*. Praha: Mare Czech.

⁴⁶ Fojtů, Antonín. 2006. *Moře milované, moře proklínané... Vzpomínky jednoho z prvních poválečných kapitánů Československé námořní plavby, část 1*. Praha: Mare Czech. Fojtů, Antonín. 2006. *Moře milované, moře proklínané... Druhá část vzpomínek jednoho z prvních poválečných kapitánů Československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech.

pro historické poznání velmi cenná, protože mezi bývalými námořníky je již velmi málo pamětníků tohoto období. Text je zároveň do jisté míry bilanční, stvrzující význam prožitého života, takže se zde neobjevují kontroverzní témata či negativní zážitky – to je potřeba mít na paměti při případném využívání vzpomínek kapitána Fojtů jako zdroje historického bádání. Vzhledem k tomu, že v období do roku 1989 žádné podobné biografické či vzpomínkové knihy vydány nebyly, jsou vzpomínky kapitána Fojtů (a do značné míry i knihy medailonků, které vydal František Ptáček) důležitým zdrojem osobní zkušenosti bývalých námořníků, stejně jako doplněním „oficiální“ historie ČNP. Podobnou úlohu plní také knihy bývalého lodního lékaře Otakara Mlejnka.⁴⁷ Jeho texty jsou však psané spíše jako souhrn zajímavých příhod, často ve formě cestopisů z exotických krajů Dálného východu. Bohužel zde není příliš reflektována autorova zkušenost s plavbou na lodích se smíšenou československo-čínskou posádkou v šedesátých letech 20. století, což je z hlediska historického poznání velká škoda.

Narátoři nejlépe hodnotili texty kapitána Fojtů, Ptáčkovy knihy považují za příliš idealizované a o knihách doktora Mlejnka říkají, že jsou příliš „romantické“. Někteří je přímo označují za špatné, ti smířlivější říkají, že doktor „to vidí ze svého pohledu“ (to implicitně znamená pohled chybný, protože doktor v jejich očích není vnímán jako „opravdový“ námořník – neúčastnil se s nimi každodenního plnění pracovních povinností). Předchozí výčet knižních publikací není úplný – představeny byly publikace nejdostupnější prostřednictvím knihovnické sítě, případně ty nejznámější, resp. ty, o kterých bývalí námořníci nejčastěji hovoří. Poměrně ucelený výčet literatury (i filmů) s tematikou námořní plavby v Československu lze najít v knize Zdeňka Bastla.⁴⁸

Doplňkové zdroje

Informačně hodnotným zdrojem jsou již zmíněné internetové stránky www.namorniplavba.cz, které spravuje bývalý náměstek Československé námořní plavby Zdeněk Bastl. Jedná se o přehledně strukturovaný materiál, který pokrývá celou historii podniku ČNP, od jeho založení až do prodeje poslední lodi. Vzhledem k tomu, že pan

⁴⁷ Mlejnek, Otakar. 2006. *Dálná plavba volá*. Praha: Galén. Mlejnek, Otakar. 2007. *Svět křížem krázem. Český doktor na moři III*. Praha: Mare Czech. Mlejnek, Otakar. 2009. *Český doktor na moři IV. Bez konce širé moře je...* Praha: Mare Czech.

⁴⁸ Bastl, 2009: 171–173.

Bastl měl z titulu své funkce v ČNP pravděpodobně dobrý přístup k informacím a některé údaje čerpal z materiálů Národního archivu, lze jím prezentované informace považovat za poměrně spolehlivé. Pokud je to však možné, je vhodné údaje ověřovat, a to především pomocí primárních zdrojů (například archivních materiálů nebo písemných dokumentů, které vlastní bývalí námořníci), případně osobních svědectví.

Zajímavým zdrojem informací by mohl být také podnikový časopis ČNP *Maják*. Ten však není dostupný v knihovní síti a vzhledem k tomu, že fond ČNP v Národním archivu je dosud nezpracovaný, nepodařilo se zjistit, zda jsou některá čísla *Majáku* k dispozici v archivu. Časopis *Maják* byl vnitrofiremní materiál zpracovávaný na psacím stroji a rozmnožovaný cyklostylem,⁴⁹ obsahoval především různé příspěvky k aktuálnímu dění v podniku, přehledy výročí (jubilea, výročí 10, 20 let práce u podniku apod.), odměn a vyznamenání, informace o změnách v oblasti sociálního zabezpečení atd.

Pokud se jedná o texty či stati odborného charakteru, objevují se spíše náhodně, a to pouze ve formě učebních textů nebo studentských prací. Vzhledem k roztržitosti informačních systémů vysokých škol není v současné době možné všechny tyto práce jednoduše dohledat. O jejich existenci se autorka dozvěděla nejčastěji při rozhovorech: jeden narátor zmínil, že jeho dcera na soukromé vysoké škole píše diplomovou práci o pracovně-právním postavení českých námořníků; jiný hovořil o tom, že s ním (a o něm) studentka sepsala bakalářskou práci – jak se z námořníka stal senátorem; při setkání bývalých námořníků jeden z přítomných zmiňoval studentskou práci o námořnících, kterou zpracovala jeho partnerka, atd. Uvedené práce však k tématu ČNP přistupují především z hlediska fungování firmy, provozu lodí, nikoliv z pohledu těch, kteří se na československých lodích plavili.

Ve dvou případech narátoři po skončení rozhovoru poskytli tazatelce texty, které o své práci na moři v minulosti napsali, nikde je však nepublikovali. I ty mohou být zajímavým doplňujícím zdrojem informací. Na závěr této podkapitoly zbývá upozornit na skutečnost, že v soukromých archivech bývalých námořníků se nachází velké množství materiálů (především fotografií a osobních dokumentů – například námořnické knížky, deníky, křestní listy, korespondence apod.). Vzhledem k jejich soukromé povaze (a často silné citové vazbě, kterou bývalí námořníci k těmto artefaktům připomínajícím jejich minulost na moři pociťují) je však obtížné takové materiály získat a využít pro historické bádání. To dále ztěžuje skutečnost, že s postupujícím časem se budou tyto cenné zdroje

⁴⁹ Cyklostyl – obecný výraz pro rozmnožovací stroj (mimeograf); jednalo se o přístroj s plechovým bubnem, na kterém byla napjata blána, tisk spočíval v propouštění barvy blánou.

rozpadat a ztrácet, a to zejména pokud dědicové nebudou sbírky dokumentů dále uchovávat.⁵⁰

ARCHIVNÍ ZDROJE

Dokumenty týkající se Československé námořní plavby byly archivovány v archivu ministerstva dopravy; zde byla část archiválií zničena při povodni v roce 2002. Po povodni bylo ke zničení vyřazeno celkem 124 bm písemností; [v]ysušeno a desinfikováno bylo provizorně firmou a definitivně ve Státním ústředním archivu 113 bm dokumentů.⁵¹ Z citovaného dokumentu není patrné, zda byly vyřazeny (resp. zničeny) také materiály týkající se ČNP. Z dostupných zdrojů je však zřejmé, že tyto archiválie kompletní nejsou.⁵² Fond ČNP v Národním archivu dosud není zpracovaný, k dispozici jsou především lodní deníky, u některých lodí seznamy posádek, dále materiály ekonomického charakteru. Pro účely této práce budou využity především lodní deníky – jako doplňující zdroje informací o trasách, nákladech, mimořádných událostech, politické a ekonomické situaci v některých přístavech apod.

K dispozici jsou dále materiály z Archivu bezpečnostních složek. Na základě žádosti pracovnice badatelný vyhledaly příslušný objektový svazek týkající se ČNP; ten byl následně digitalizován a v září 2010 byla autorce této práce předána média s digitalizovanými dokumenty. Tyto dokumenty názorně ilustrují šíři aktivit, míst, osob a témat, které bývalá Státní bezpečnost (StB) sledovala a považovala za významné. Přínosné jsou pak zejména v těch částech, v nichž se zabývají jevy jinými než čistě politickými, například vztahy mezi lidmi, pracovními problémy, obchodováním na černém trhu, rozkrádáním atd.

⁵⁰ V případě dalšího rozpracování tématu ČNP by pravděpodobně někteří z oslovených narátorů byli ochotni materiály zpřístupnit autorce této práce.

⁵¹ Protokol...: online.

⁵² Například Bastl při zpracování údajů o ČNP (webové stránky) v sekci Přehledy pracovníků uvádí, že *[p]očty všech pracovníků lodí a jejich jmenný seznam dle zastávané funkce se bohužel nepodařilo sestavit, protože část evidence MD byla zničena při povodni v roce 2002* (Přehledy pracovníků, 2007: online). O neúplnosti fondu se přesvědčila i autorka této práce, když studovala lodní deníky – téměř u všech lodí jsou deníky nekompletní, velmi často chybí seznamy posádek.

ORÁLNÍ HISTORIE

Podíváme-li se na výše definované hlavní tematické okruhy bádání a porovnáme-li je s dostupnými zdroji (ať již se jedná o literaturu či archivní zdroje), je zřejmé, že orální historie jako metoda bádání bude mít v tomto případě nezastupitelnou úlohu. Orální historie jako kvalitativní metoda výzkumu reflektuje tzv. malé dějiny (mikrohistorii), individuální prožitky, rozměr každodennosti apod.,⁵³ což jsou právě ty vrstvy poznání, na které se práce chce zaměřit. Další výhodou této metody je zaměření na opomíjené (tzv. bezdějinné) vrstvy společnosti. To je v případě tématu námořní plavby v Československu obzvlášť významné, jelikož primární archivní prameny v podstatě nebyly zpracovány a všechny ostatní dostupné (literární) zdroje byly buďto limitovány cenzurními pravidly (do roku 1989), nebo jsou dílem několika málo jedinců, kteří měli dostatek zdrojů (čas, finanční možnosti, schopnost literárně se vyjádřit) k tomu, aby reflektovali a zaznamenali zkušenost námořníka; ovšem jen svoji osobní zkušenost – jiní námořníci budou mít vzpomínky a zkušenosti jiné.

Při vedení rozhovorů bude využit přístup chronologický, který *vyhovuje především starším narátorům, případně těm, kteří se v průběhu života nezabývali intelektuálně náročnější, specializovanou profesí.*⁵⁴ Vzhledem k tomu, že v interpretační části je vhodné nabídnout i určitá srovnání, byl chronologický přístup vedení rozhovoru vybrán jako nejvhodnější s ohledem na různé typy narátorů (především věkové rozdíly a profesní rozrůzněnost – od dělnických povolání až po vysoce kvalifikované kapitány). Při využití tohoto přístupu však bude zároveň potřeba reflektovat současnou životní situaci narátora, aby nebyl jeho život vnímán jako ukončený. Pokud se tyto části rozhovoru zásadním způsobem odchýlí od tématu námořní plavby a související problematiky, nebudou do záznamu a zpracování rozhovoru zařazeny. V případě dalšího rozpracování tématu by pak bylo vhodnější využít metodu strukturovaného vyprávění, s důrazem na dílčí témata. V obou případech však nedílnou součástí interpretace bude nejen to, co narátor řekl, ale i to, čemu věnoval pouze minimální nebo žádnou pozornost.

⁵³ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 16.

⁵⁴ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 78.

REALIZACE ROZHOVORŮ

Vzhledem k zaměření práce, dostupným zdrojům a času vyhrazenému pro sběr materiálů byl s každým narátorem uskutečněn vždy jen jeden rozhovor.⁵⁵ V případě dalšího zpracovávání dané problematiky by bylo vhodné nejdříve identifikovat dílčí témata, o nichž se bude hovořit, a poté vybrat vhodné narátory (především u rozhovorů s narátory, kteří pracovali u ČNP kratší dobu, je po prvním setkání zřejmé, že by druhý rozhovor téma příliš nerozvíjel, nebyl by informačně hodnotný).

Rozhovor začínal zdvořilostní fází, která zahrnovala opětovné představení projektu a cílů práce (první seznámení s projektem proběhlo při kontaktování narátorů), seznámení s průběhem rozhovoru, se způsobem nahrávání. Následoval podpis „Souhlasu ke zpracování a zpřístupnění osobních a citlivých údajů“ (viz příloha č. 4), doplněný vysvětlením, jak bude nahrávka zpracována a zpřístupněna. Souhlas všichni narátoři podepsali ještě před začátkem pořizování nahrávky. Žádný z narátorů neměl k podpisu dohody výhrady, v podstatě ji všichni považovali za nedůležitou formalitu.⁵⁶ Žádný z narátorů si nevymínil ujednání o anonymizaci údajů, v práci jsou tedy uváděna vlastní jména narátorů a nejsou změněna jména osob, o kterých se hovoří. Samotný rozhovor začínal vždy podobnou otázkou (či určitým nasměrováním), která se zaměřila na dětství a na to, jak se narátor dostal k práci na moři. Tato část rozhovoru byla využita také k tomu, aby měl narátor čas zvyknout si na situaci rozhovoru, zjistit, jak bude dále probíhat, určit si své tempo atd.

Poté každý narátor rozvinul vlastní příběh, hovořil o tématech, která považoval za důležitá, strukturoval rozhovor. Následně byly kladeny doplňující otázky tak, aby byla pokud možno naplněna všechna dílčí témata rozhovoru (viz dále). Stejně jako začátek rozhovoru, i jeho ukončení bylo méně strukturované – poté, co narátor cítil, že tematika námořní plavby je vyčerpána a začal některá témata opakovat či se zcela přeorientoval na vyprávění o současném životě, byl rozhovor ukončen (ve většině případů byly v této chvíli zároveň vyčerpány předem připravené tematické okruhy), případně pokračovalo vyprávění

⁵⁵ Pouze v jednom případě byly realizovány rozhovory dva; jednalo se však spíše o pokračování prvního rozhovoru, protože narátor byl velmi sdílný a první setkání bylo nutné přerušit kvůli zaplněné kapacitě nahrávacího zařízení.

⁵⁶ Výjimku tvořil kapitán Rusňák, který má předchozí špatné zkušenosti s nepřesnými a chybnými interpretacemi svých výroků v médiích (blíže toto nespecifikoval). Dohoda proto byla rozšířena o dodatečné ujednání o editaci pro případ, že by rozhovor měl být využit v jiném než studijním textu.

mimo záznam. Podívejme se nyní blíže na některé aspekty výběru narátorů a vedení rozhovorů.

Výběr narátorů a jejich kontaktování

Výběr narátorů do určité míry probíhal v rozporu s doporučenou strategií ujasnit si důvody volby konkrétní osobnosti před tím, než bude oslovena s prosbou o spolupráci.⁵⁷ Hlavním důvodem tohoto kroku byla především potřeba rozšířit zcela nedostatečné informace, které jsem na počátku práce měla k dispozici.^{58,59} Bylo proto nejdříve potřeba, abych získala kontakty na bývalé námořníky a začala s nimi komunikovat. Skutečnost, že i můj tatínek byl dlouhá léta námořníkem ČNP, nebyla v počátcích práce využitelná, protože je již osmnáct let po smrti a navíc (na rozdíl od jiných bývalých námořníků) nezanechal v podstatě žádný soukromý archiv či kontakty.

Ani dostupné zdroje (knihy, archivní záznamy) nebyly v tomto ohledu (až na drobné výjimky) využitelné. Velmi užitečné při hledání kontaktů však bylo, že se mi podařilo zkontaktovat provozovatele již zmíněných internetových stránek o námořní plavbě (www.namorniplavba.cz). Pan Bastl na mou prosbu o spolupráci reagoval tím, že mě pozval na pravidelné setkání bývalých námořníků v hospodě Na Mělníku v Praze 7. Ačkoliv zde bylo přítomno asi dvacet pět námořníků, pouze v jednom případě se mi podařilo navázat kontakt s potencionálním narátorem, se kterým jsem nakonec rozhovor skutečně realizovala.⁶⁰

⁵⁷ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 90.

⁵⁸ Vzhledem k nutnosti reflektovat v této části vlastní zkušenost tazatelky byla pro text tematizující praktické metodologické problémy zvolena ich forma vyjádření.

⁵⁹ Pokud jde o výběr narátora na základě vyjasnění si důvodů, proč hovořit právě s touto konkrétní osobností, tato strategie by byla zcela nezbytná (s ohledem na efektivitu práce) při výběru narátorů pro druhý, případně další následný rozhovor.

⁶⁰ Hlavní příčiny tohoto „neúspěchu“ byly následující: pan Bastl, který mě do společnosti uvedl, jako můj „uvaděč“ či „gate-keeper“ zároveň rozhodl o tom, ke kterému stolu si mám sednout nejdříve, a podle svých preferencí vybral stůl „kapitánský“. Tím okamžitě potvrdil hierarchii a pořadí důležitosti ve skupině přítomných a na námořních lodích obecně, takže ostatní mohli získat dojem, že mě zajímají jen kapitáni, jen „ti důležití“, a že tudíž nemají důvod se se mnou bavit. Navíc někteří z přítomných kapitánů již měli určitou zkušenost s prezentací v médiích a o další zveřejňování svých vzpomínek neměli zájem. Vzhledem ke společenskému významu přítomných pak nebylo možné po nějaké chvíli poděkovat a odejít, i když jsem v podstatě téměř všichni odmítli. Takový odchod by v dané chvíli byl vnímán jako potvrzení toho, že jsem skutečně přišla jen pro to, abych něco získala, a když jsem neuspěla, že mě jako lidé nezajímají. Zatímco jsem tedy seděla s kapitány, mohla jsem jen sledovat, že společnost již někteří hosté opouštějí, aniž bych měla šanci s nimi promluvit. Jak jsem později zjistila, na základě toho, jak mě pan Bastl uvedl před mým příchodem, někteří přítomní se domnívali, že přímo na místě budu klást otázky, a pochopitelně neměli o

Jak se později ukázalo, mnohem důležitější než pozvánka na setkání bylo, že mě pan Bastl zároveň zařadil do adresáře hromadné e-mailové korespondence, kterou při různých příležitostech rozesílá bývalým námořníkům, některým rodinným příslušníkům a lidem, které dění týkající se námořní plavby zajímá. Z tohoto seznamu jsem vybrala jména, u nichž jsem si podle vlastních vzpomínek byla jistá, že se jedná o bývalé námořníky, a těm jsem následně zaslala e-mail s prosbou o spolupráci (jedna z verzí dopisu je uvedena v příloze č. 3). Prostřednictvím internetu se mi podařilo vyhledat další tři bývalé námořníky, protože v osobních internetových prezentacích zmiňují svoji námořnickou minulost (s jedním z oslovených se podařilo rozhovor realizovat).

Na základě informací ve zmíněných vzpomínkových publikacích jsem prostřednictvím internetu dohledala dalšího námořníka – Jána Jurca, který v Liberci provozuje hospodu U námořníka. Tento člověk nakonec znamenal kontakt velmi významný, protože byl nejen ochoten na projektu spolupracovat, ale zároveň zprostředkoval setkání s dalšími námořníky ze svého okolí (na základě jeho doporučení s rozhovorem souhlasilo sedm námořníků, z toho dva, kteří na moji první prosbu – bez doporučení – nereagovali).

Celkem jsem oslovila 43 narátorů (27 prostřednictvím e-mailu, deset dopisem, čtyři prostřednictvím textové zprávy, dva rozhovory mi přímo domluvil pan Jurco). Na základě těchto kontaktů se mi podařilo realizovat sedmnáct rozhovorů. V dalších sedmnácti případech zůstala prosba bez odpovědi, jeden narátor spolupráci odmítl, dva e-maily se vrátily jako nedoručitelné, dva narátoři se sešli jen na úvodní schůzku (s největší pravděpodobností ze zvědavosti), ale na další spolupráci jsme se nedohodli, tři narátoři přislíbili rozhovor někdy v budoucnu, jeden mi vyjádřil plnou podporu, ale kvůli dlouhodobému pobytu v zahraničí jsme nemohli dále spolupracovat.

S poskytnutím rozhovoru tedy nakonec souhlasilo (a rozhovor skutečně poskytlo) přibližně 39,5 % dotázaných. Je to málo nebo hodně? V případě kvantitativního výzkumu by taková návratnost byla skutečně velmi nedostatečná a celé šetření by bylo nereliabilní. I v porovnání s počátečními očekáváními je toto poměrně neuspokojivý výsledek. Před prvními setkáními s narátory jsem vycházela z mylného předpokladu, že bývalí námořníci „přece musejí mít zájem“ o sdílení svých vzpomínek, příběhů, že budou nadšeni a

takový způsob konverzace zájem. I když jsem se později večer dostala i k jinému stolu, další kontakty jsem nezískala. Kromě výše uvedených skutečností spočíval další problém v tom, že i ti, kteří by o případnou spolupráci (nebo alespoň o další informace) zájem měli, nechtěli toto prezentovat před svými kamarády. Uvedené zkušenosti lze shrnout doporučením, že při podobných příležitostech je nejužitečnější získat pouze kontaktní informace (telefonní čísla, e-mailové adresy) a domluvit se s konkrétním člověkem na následném zaslání podrobnějších informací.

potěšení. Záhy se však ukázalo, že takové nadšení sdílí málokdo, že někteří nemají čas ani zájem, jiní zase mají špatnou zkušenost s médii a celkově jsou velmi nedůvěřiví, někteří se dokonce celého projektu obávali (byla zde patrná nejistota a obavy z toho, proč přicházím, na co se budu ptát, proč to dělám atd.). A tak lze sedmnáct uskutečněných rozhovorů považovat za uspokojivý výsledek. Výsledek o to příznivější, že někteří narátoři jsou ochotni i v budoucnu se mnou podobným způsobem spolupracovat, poskytnout další materiály.

Charakteristika realizovaných rozhovorů

Z uvedených sedmnácti rozhovorů bylo šestnáct uskutečněno v České republice, jeden na Slovensku. Rozhovory byly vedeny v období od 19. února do 22. listopadu 2010; nejkratší rozhovor trval přibližně padesát minut, nejdelší tři hodiny; všechny rozhovory vedla autorka této práce. Narátorům byla nejdříve nabídnuta možnost vybrat si vhodné místo pro uskutečnění rozhovoru (rozhovory se tak odehrávaly na pracovišti, v bytech, na chalupách, v restauracích). V případě, že narátor nepreferoval žádné konkrétní místo, bylo mu nabídnuto setkání ve veřejném prostoru (nejčastěji restaurace, kavárna), který byl vybrán tak, aby poskytl dostatek klidu a byl pro narátora snadno dostupný. V jednom případě byla rozhovoru přítomna asistentka narátora;⁶¹ u narátora, který byl po mozkové mrtvici, vyprávění přerušila manželka (na základě předchozí domluvy s tazatelkou) s tím, že je nutné, aby si narátor odpočinul. Ve všech ostatních případech se rozhovory odehrávaly pouze mezi „čtyřma očima“. O každé schůzce existuje protokol shrnující informace o místě, čase a podmínkách setkání, o případných vyrušeních, nečekaných situacích a dalších důležitých momentech.⁶² Detaily rozhovorů – datum, čas, místo, délka – jsou uvedeny v příloze č. 2.

⁶¹ Jedná se zároveň o jeden z nejkratších rozhovorů. Narátor rozhovor vnímal spíše jako novinářské interview a soustředil se především na zábavné nebo překvapující historky, pro jejichž prezentaci (implicitně) vyžadoval publikum – přítomnost asistentky proto pro něj byla žádoucí. Nicméně do souboru materiálů byl nakonec zařazen – především pro to, že narátor byl bývalý lodní lékař, který (navzdory nedostatkům při realizaci rozhovoru) nabídl poněkud odlišný pohled na problematiku práce u ČNP.

⁶² Vzhledem k rozsahu této práce (a jejích příloh) nejsou protokoly přiloženy.

Vztah tazatelka–narátor

Významnou proměnnou uskutečněných rozhovorů byl vztah mezi mnou⁶³ jako tazatelkou a jednotlivými narátory. Vztah tazatel–narátor bývá v odborné literatuře charakterizován jako asymetrický, což lze chápat jako určitý axiom, daný již tím, že rozhovor je veden se záměrem rozšířit a prohloubit historické poznání.⁶⁴ Zároveň je tato asymetrie vnímána jako faktor, který je třeba překonat právě v průběhu rozhovoru podnícením a upevněním narátorovy důvěry a otevřenosti.⁶⁵ U realizovaných rozhovorů tato asymetrie nabývala několikere podob: na jedné straně jsem vystupovala jako tazatelka, která chce „rozšířit a prohloubit historické poznání“, navíc „pod hlavičkou“ určité oficiální instituce – univerzity, což vnášelo do vztahu tazatelka–narátor určitou hierarchii. Na druhé straně jsem ve všech případech byla mladší než narátoři – zde naopak narátoři mohli pociťovat jistou převahu.

Faktor věku však nehrál tak zásadní roli jako hledisko genderové – především proto, že profese námořníka byla v Československu vyhrazena výlučně mužům. Bývalí námořníci ji proto vnímají jako čistě „maskulinní“ prostředí, do kterého žena přístup nemá, nemůže mu rozumět, v podstatě by do něj ani patřit neměla:

Ono říkalo se tak, že ženská na loď nepatří. A byli také námořníci, co nikdy manželku nepozvali na loď. On sa snažil dostat domů, říkal: „Ne, žena na loď nepatří. Žena na ní nemá co dělat. To je stará pověra, žena nemá co na lodi dělat.“⁶⁶

V souvislosti se vztahem žena–muž jsem navíc ve dvou případech čelila snaze narátora o navázání hlubšího vztahu, doplněné požadavkem sexuálního styku (v jednom případě zcela explicitně vyjádřeným). V obou případech výsledné rozhovory nejsou z hlediska poznání příliš hodnotné, a to právě s ohledem na skutečnost, že primární motivací pro uskutečnění rozhovoru nebyla u narátorů snaha sdílet své zkušenosti a vzpomínky.

Všechny uvedené okolnosti bude potřeba zvažovat a reflektovat v interpretační části práce. Lze předpokládat, že o některých tématech (typickým příkladem mohou být témata sexuální) by narátoři otevřeněji hovořili s mužem (v tomto případě by však na druhé straně

⁶³ I v této části byla zvolena ich forma vyjádření (především proto, že zde autorka reflektuje osobní zkušenost).

⁶⁴ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 83.

⁶⁵ Tamtéž.

⁶⁶ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

mohlo docházet k určitému zveličování, přehánění, vychloubání se atd.).⁶⁷ Realizované rozhovory však ukazují, že tam, kde narátor získal důvěru jak k tazatelce, tak k celému projektu, jeho vyprávění bylo poměrně otevřené. Navíc nelze odhadnout, do jaké míry je konečná výpověď autocenzurovaná tím, že narátor hovoří se ženou, nebo tím, že hovoří se zástupkyní důležité instituce, tedy univerzity, a tím, že rozhovory mají být uchovány pro další studijní a výzkumné účely, jak je psáno ve zmíněné dohodě o poskytnutí osobních údajů.

Na druhé straně skutečnost, že můj otec byl námořníkem a že já sama jsem na československých námořních lodích strávila (i když jen jako dítě a mladší adolescentka) dohromady asi tři roky čistého času, znamenala pro mě jistou výhodu (navzdory tomu, že jsem žena). Narátoři mě po tomto zjištění vnímali jako někoho, kdo k nim vlastně „patří“, kdo některé věci zná a zažil na vlastní kůži, a proto jim může porozumět. Znamenalo to také výhodu porozumění všem slangovým výrazům, které narátoři běžně používali.

S ohledem na dobrý výsledek práce i s ohledem na narátory bylo potřeba všechny různé podoby asymetrického vztahu tazatelka–narátor v průběhu rozhovoru reflektovat a snažit se získat důvěru narátorů, která by nežádoucí vlivy co nejvíce eliminovala. Osvědčilo se zde především empatické naslouchání, pochopení a vytvoření co nejširšího prostoru pro volné narátorovo vyprávění (nehodnotící soudy a vyvarování se dalších chyb – bagatelizace, diagnostikování, zkoušení, interpretace, moralizování, intelektualizace⁶⁸ – byly samozřejmostí).

Zpracování rozhovorů

Kromě protokolu byl ke každému rozhovoru vyhotoven biogram se základními biografickými údaji o narátorovi. Vzhledem k rozsahu práce není biogram (stejně jako protokol) k práci přiložen. Základní údaje o narátorech jsou uvedeny v přehledové tabulce dále v textu.

⁶⁷ To, že pohlavní nemoc lidově zvaná kapavka byla mezi některými námořníky nazývána „rýma šviháků“ se stejně dozvíte až pozdě večer při každoročním setkání bývalých námořníků. A je otázkou, do jaké míry jsou podobné výroky pro zpracování tématu relevantní.

⁶⁸ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 88.

PŘEPIS

Pro přepis rozhovoru byla zvolena forma co nejvěrnějšího přenosu mluveného slova do textu (samozřejmě s výhradou, že přepis nepostihne neverbální projevy, většinu změn tónů, hlasitosti apod.). Pokud jde o pravopis, nespisovná slova, která nevypovídají nic o narátorovi, ani nerozšiřují porozumění vyprávěnému, byla přepsána ve formě spisovné (například *jestli*, *ještě* – místo *esli*, *eště*; *obyčejný* – místo *vobyčejný*;⁶⁹ *myslím*, *řeším*, *těším* – místo tzv. pražské koncovky *myslim*, *řešim*, *těšim*). Všechna vlastní jména a především zeměpisné názvy (i případné cizojazyčné výrazy) byly v přepise uvedeny přesně podle výslovnosti narátora, v poznámce pod čarou pak přepsány ve správném tvaru. V přepisu byly opatřeny vysvětlivkami také všechny slangové výrazy. Interpunkční znaménka byla zapisována tak, aby co nejlépe vystihovala tempo promluvy; jejich umístění proto v některých případech neodpovídá zavedené pravopisné normě. Přepis byl doplněn poznámkami o tom, co se dělo mimo záznam.

Takovýto detailní přepis samozřejmě ztěžuje porozumění celé promluvě; proto pro účely této práce byly přepisy redakčně upraveny. Jednalo se především o úpravu některých nespisovných výrazů, vypuštění výplňkových slov nebo opakovaných promluv (kde nebyly významotvorné), shlukování stejných tematických celků z různých částí rozhovoru, interpunkce podle pravopisné normy. Všechny redakční úpravy byly zvoleny tak, aby byla co nejméně dotčena původní verze (a atmosféra) rozhovoru, ale aby text zároveň byl přístupný pro běžné čtení. Redakčně upravené rozhovory tvoří přílohu č. 7 práce (pro lepší orientaci případných čtenářů/čtenářek jsou zde šedou barvou vyznačeny části rozhovoru citované v interpretační části práce). Pro vlastní interpretační práci byly samozřejmě využívány redakčně neupravené přepisy rozhovorů a nahrávky samotné.

ANALÝZA

Výše zmíněné redakční úpravy je možné do určité míry vnímat také již jako práci analytickou, a to konkrétně tu její část, kdy se rozhovor redukuje na přínosná sdělení, „kondenzuje“ se tím, že eliminujeme odbočky a opakování, které nesdělují k tématu nic nového.⁷⁰ S ohledem na lepší orientaci v materiálech (rozhovorech, prepisech rozhovorů) byl každý přepis (redakčně neupravený, nezkrácený) indexován. Pro účely této práce zvolila autorka jednoduchý způsob vytvoření tematických seznamů ve formě tabulek (MS

⁶⁹ V případech, kdy by spisovná forma posunula význam (a atmosféru) promluvy, byl výraz ponechán v původní formě (typicky výraz *vožralej*).

⁷⁰ Vaněk, 2004: 105–106.

Excel), které shlukují hlavní myšlenky a témata rozhovoru a označují aktivitu narátora, případně interakci narátor–tazatelka. Analýza se zaměřila také na odlišení spontánní výpovědi a témat, která do vyprávění vnesl sám narátor, od přímé odpovědi na konkrétní otázku. Toto rozlišení je (kromě organizace materiálu) užitečné především pro identifikaci témat, která narátor upřednostňuje, ale také těch, o nichž nehovoří, kterým se vyhýbá, protože – jak již bylo řečeno – významotvorná a interpretačně důležitá jsou i témata, o nichž narátor nehovoří. Před závěrečnou fází práce – interpretací – byla provedena také analýza faktografických dat a relevantních údajů uvedených v odborné literatuře a pramenných zdrojích.

INTERPRETACE

Pokud jde o širší teoretické ukotvení, je východiskem interpretační části hermeneutická analýza. Jelikož vychází z literárněvědné textové interpretace, může být jedním z možných vhodných přístupů pro zpracování materiálů orální historie (rozhovorů a jejich přepisů). Stěžejní u tohoto přístupu je skutečnost, že *badatel ke studované problematice [...] přistupuje s jistým předporozuměním a jeho interpretační práce má za úkol zaplňovat projekt jeho bádání významem.*⁷¹ V případě předkládané práce je toto předporozumění faktorem velmi významným, protože autorka zpracovává problematiku prostředí, ve kterém sama pobývala, některé jeho aspekty tedy zná, resp. má k dispozici vlastní verzi tohoto poznání. Jestliže další z charakteristik hermeneutické metody je zaměření na pochopení interpretací autora ústního svědectví, není pochyb, že tento přístup velmi dobře koresponduje s principy metody orální historie v historickém bádání. Stejně jako další charakteristika hermeneutické metody, a to že výsledná interpretace *nepředstavuje novou, definitivní pravdu, nýbrž jen další stanovisko či předporozumění.*⁷² V tomto kontextu je potřeba chápat interpretační část i závěry předkládané práce.

Při interpretační práci s orálněhistorickými materiály je dále potřeba reflektovat problematiku paměti. Vedle důvěry mezi narátorem a tazatelem, narátorovy motivace, sebevědomí, případně fyzického stavu je právě paměť jedním z rozhodujících faktorů, který ovlivňuje výsledný rozhovor, resp. jeho informační hodnotu, jeho přínos k rozšíření poznání. V orální historii tedy paměť hraje roli klíčovou; a v interpretaci orálněhistorických pramenů pak hraje klíčovou roli uvědomění si, že se paměť neskládá z jakýchsi neměnných „záznamů“, *ale z aktivních konstrukcí a rekonstrukcí toho, co jsme*

⁷¹ Vaněk, Mücke, Pelikánová, 2007: 132.

⁷² Tamtéž.

zažili.⁷³ A tyto rekonstrukce dávají minulým událostem význam zpětně, na základě následných zkušeností. Tuto skutečnost můžeme vnímat buďto jako *náročný výzkumný problém*,⁷⁴ ale můžeme ji také akceptovat a využít jako výhodu: neočekávat objektivní popis událostí, ale vycházet z toho, že se na výpověď narátora lze *spolehnout, pokud jde o význam událostí, jak je chápal sám narátor*.⁷⁵ A v tomto ohledu ji vnímat jako cennou a nenahraditelnou, jako možnost vnímat a chápat „velké“ události prostřednictvím osobních pocitů, prožitků, emocí a zkušeností.

V žádném případě toto neznamená rezignovat na faktografické údaje a na jiné zdroje informací. Právě naopak. Při interpretační práci je potřeba využívat všechny dostupné zdroje, dodržovat zásadu „triangulace“, tedy neinterpretovat rozhovor pouze jako interakci dvou osob, ale vždy ve vztahu k širšímu sociálnímu okolí, porovnávat jiné zdroje a prameny, zahrnout další metody sběru informací apod. Případné rozpor mezi vyprávěním a faktografickými údaji z jiných pramenů je potřeba dále analyzovat. Mohou znamenat selhání paměti, mohou být výsledkem vnitřních psychických stavů a procesů, jako je například výběrovost paměti pod vlivem paměti kolektivní, potřeba sebeúcty, mechanismus potlačování negativních či traumatizujících zážitků apod.⁷⁶ Někdy tyto „nové“ konstrukce minulých událostí, se všemi chybami a zkresleními, mohou dokonce být významotvorné, přinášet nový pohled na dané téma nebo zprostředkovat důležité informace o sociální realitě současnosti. Například pokud se zaměříme na identifikaci žádoucích konstrukcí minulosti, které jsou předkládány současnému publiku, a budeme se snažit odpovědět na otázku, proč právě tyto konkrétní konstrukce jsou v této době tolik žádoucí. Interpretační práce tedy bude zasazena právě do těch teoretických a metodologických „hranic“, které byly výše nastíněny.

Základní údaje o narátorech

Následující tabulka shrnuje údaje o narátorech, a to ve struktuře: jméno, rok narození, poslední nejvyšší pracovní zařazení u ČNP, délka zaměstnání u ČNP. Barevně jsou

⁷³ Vaněk, 2004: 71.

⁷⁴ Kusá, 1995: 17.

⁷⁵ Vaněk, 2004: 71.

⁷⁶ Kusá, 1995: 19–20.

vyznačeny údaje o nejstarším a nejmladším narátorovi a údaje o nejkratší a nejdější době působení u ČNP.

jméno (řazeno abecedně)	rok narození	pracovní zařazení u ČNP (nejvyšší dosažené)	délka zaměstnání u ČNP⁷⁷
Beneš Václav	1944	strojmistr	27 let
Bláha Milan	1949	1. strojní důstojník	29 let
Jurco Ján	1952	námořník 1. třídy (A/B)	cca 18 let
Jurčík Jiří	1953	1. palubní důstojník	cca 22 let
Kostečka Jan	1957	strojmistr	cca 13 let
Kouřil Petr	1944	kapitán	36 let
Kudrna Jiří	1937	1. palubní důstojník	cca 32 let
Kurka Jan	1946	1. kuchař	22 let
Miler Antonín	1949	lodní hospodář/ekonom	4 roky
Nožička Jiří	1943	lod'mistr	30 let
Piňos Igor	1950	lodní lékař	13 let
Rusňák Milan	1930	kapitán	40 let
Skoumal Vladimír	1942	kapitán	cca 26 let
Svoreň Michal	1939	1. strojní důstojník	cca 26 let
Tesař Jindřich	1951	2. strojní důstojník	19 let
Tupec Karel	1943	1. kuchař	38 let
Vápeník Jaromír	1964	námořník 1. třídy (A/B)	6 let

Tabulka 1: Základní údaje o narátorech⁷⁸

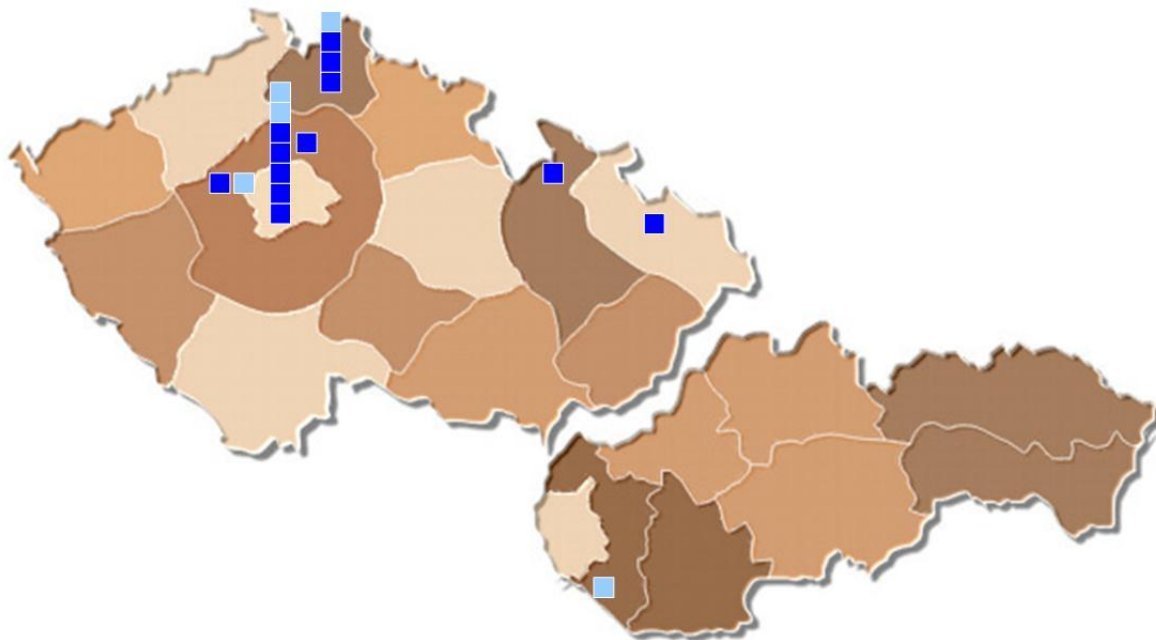
Níže reprodukována mapka pak graficky znázorňuje regiony, ze kterých narátoři pocházeli. Je zde patrné, že největší měrou byli zastoupeni narátoři z Prahy a z Liberecka. V případě Prahy není pro tento poměr žádné zvláštní vysvětlení,⁷⁹ v případě Liberce pak byl zapříčiněn tím, že se zde tazatelce podařilo navázat spolupráci s „gate-keeperem“, který některé rozhovory přímo zprostředkoval (viz výše). V mapce jsou narátoři symbolicky znázorněni podle místa jejich současného bydliště. Světle modrou barvou jsou

⁷⁷ V případech, kdy narátor v průběhu rozhovoru tento údaj přesně nezmínil, byla délka dopočítána podle ostatních údajů, například roku ukončení studia, odchodu do důchodu atd.

⁷⁸ Informace v tabulce vycházejí z biografických záznamů o rozhovorech, které připravila autorka práce.

⁷⁹ Jedná se spíše o shodu náhod, možná i o statistickou pravděpodobnost – přímou úměru mezi místem s největším počtem obyvatel (Praha a Středočeský kraj) a největším počtem zde žijících bývalých námořníků.

pak vyznačeni ti, kteří pocházejí nebo delší dobu žili v jiném regionu, než je jejich současné bydliště – celkem pět narátorů ze sedmnácti.⁸⁰

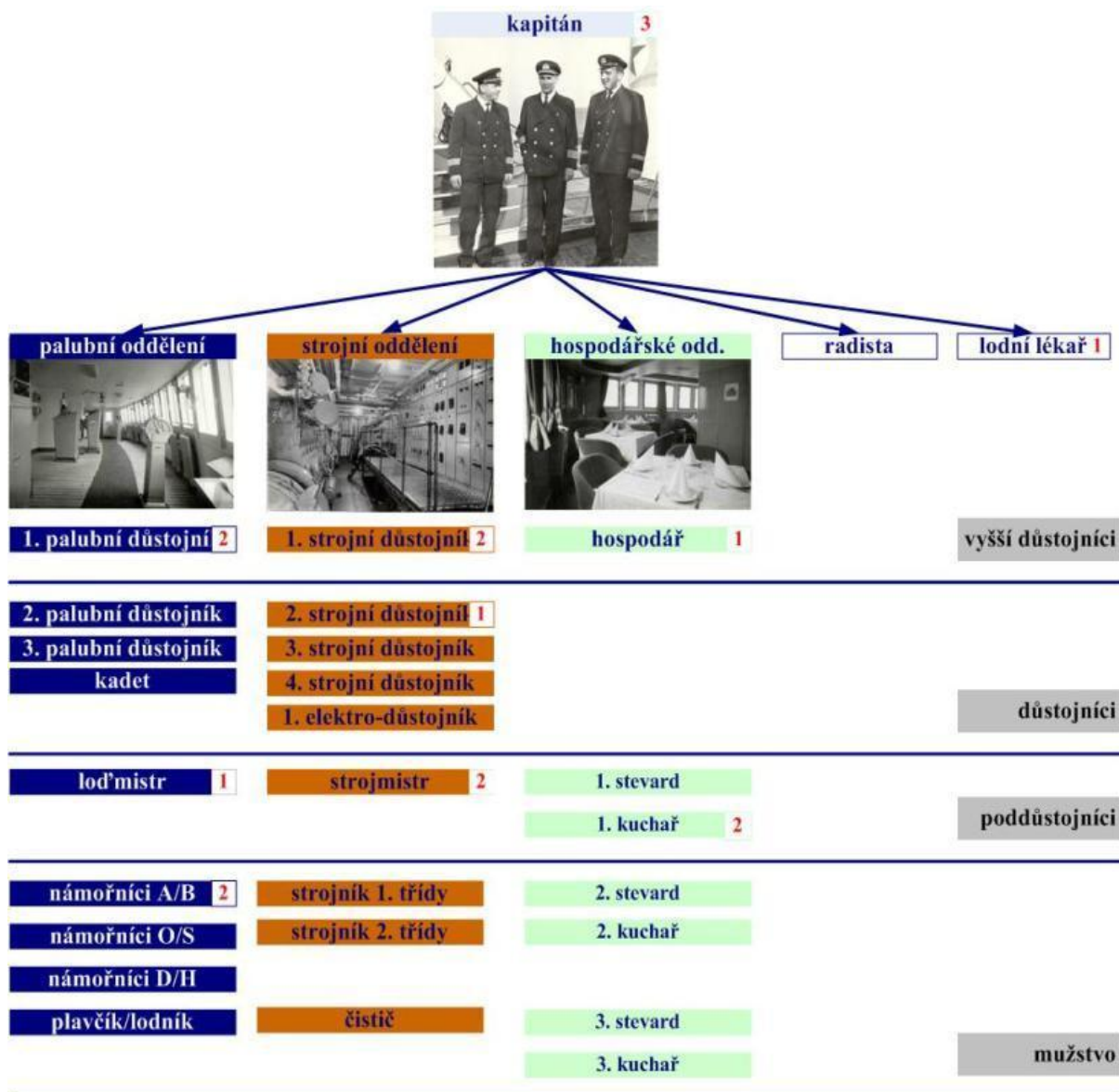


Obrázek 1: Přehled regionů, ze kterých narátoři pocházejí⁸¹

Další schéma znázorňuje uspořádání pracovních pozic v námořní hierarchii, jak byla předepsána na československých námořních lodích přibližně do konce osmdesátých let 20. století (s využíváním moderních technologií byly později stavy posádek snižovány, některé funkce rušeny). Červená čísla určují počty realizovaných rozhovorů u dané pracovní pozice.

⁸⁰ Jurco Ján – narozen a přibližně do patnácti let žil na Východním Slovensku, nyní Liberec; Kouřil Petr – narozen v Brně, poté Pelhřimov, od 29 let Praha; Rusňák Milan – narozen v Opavě, vysídlení do Olomouce, v Kladně přibližně od 20 let; Svoreň Michal – narozen a do šesti let žil v Maďarsku, poté nucené vysídlení na Slovensko; Tesař Jindřich – narozen v Moravské Třebové, poté Brno, v Praze asi od 30 let.

⁸¹ Mapka vychází z podkladů a materiálů autorky práce.



Obrázek 2: Služební hierarchie na československých námořních lodích⁸²

⁸² Zdroj dat: Pacovský, 1976: 40–42. Zdroj fotografií: Fotogalerie: online. Grafické zpracování autorka práce.

Pro tvorbu schématu byly využity podklady z literatury;⁸³ na základě poznatků z rozhovorů a osobní zkušenosti autorky práce je potřeba ke schématu doplnit některé upřesňující informace:

- radista (radiodůstojník) – zařazován k palubnímu oddělení; v některých organizačních schématech uváděn až za 3. palubním důstojníkem, nicméně hierarchicky byl přímo podřízen kapitánovi, resp. 1. palubnímu důstojníkovi;
- zástupce pro věci politické (politruk) – funkce zrušena po roce 1968 (ve schématu neuvedena); dříve byl přímo podřízen kapitánovi (vyšší důstojník);
- lodní lékař – čs. lodě vyplouvaly na moře i bez lékařského zajištění; funkci lékaře v tomto případě plnil 2. palubní důstojník;
- hospodář – později funkce nazývána lodní ekonom;
- palubní mužstvo – označení námořníků vychází z anglických výrazů: A/B – Able Body; O/S – Ordinary Seaman; D/H – Deck Hand (výčet hierarchicky sestupně);
- počty palubního i strojního mužstva se lišily podle typu lodi – v sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století zajišťovalo provoz lodi typicky celkem 6–8 osob, někdy 10 v palubním oddělení a stejný počet ve strojním oddělení;
- stevardi/kuchaři – na menších lodích zajišťovali provoz pouze pouze 1. a 2. kuchař/stevard.

Dílčí témata rozhovorů

Na základě dvou široce definovaných tematických okruhů (svobodný vs. nesvobodný svět; život s rodinou vs. život bez rodiny, viz výše) byl pro rozhovor připraven seznam otázek, resp. dílčích tematických okruhů, které měly být v průběhu rozhovoru zodpovězeny. V některých případech narátoři tato témata zmiňovali spontánně, byly však také okruhy, o nichž téměř nikdy nehovořili, a bylo tudíž nutné se přímo zeptat. (Podobně tomu bylo s faktografickými údaji – ve většině případů byly zmíněny již v průběhu rozhovoru, chybějící údaje pak byly doplněny na konci rozhovoru.) Podívejme se nyní blíže na vymezení jednotlivých tematických okruhů.

⁸³ Pacovský, 1976: 40–42.

ZAČÁTKY PRÁCE NÁMOŘNÍKA

Téma přímo nevyplývá z výše zmíněných základních interpretačních linií, ale úzce souvisí s úvodní fází rozhovoru, která se (ve zvoleném chronologickém přístupu vedení rozhovoru) typicky věnuje dětství a rodinnému zázemí. S tímto tématem pak lze vhodně spojit otázku případného „kádrování“ před nástupem k ČNP a vzpomínek na první cestu – všechna uvedená témata tvoří určitý logický celek. Analogicky pak v závěru rozhovoru bude tematizována poslední cesta narátora na námořní lodi, tedy v podstatě konec kariéry a s tím související stesk po práci námořníka.⁸⁴

MOŽNOST VYCESTOVAT (A MOŽNOST VRÁTIT SE)

Dostáváme se k prvnímu širšímu tematickému okruhu – k možnosti vycestovat za důkladně střežené hranice Československa v období do roku 1989. Podíváme-li se na možnost vycestovat v historické perspektivě, tak o určitém (velmi mírném) uvolnění či zlepšení podmínek pro cestování lze hovořit přibližně od roku 1953 (souvislost se Stalinovou smrtí a následným uvolňováním politických poměrů), kdy *byly nově povoleny alespoň cesty do lidovědemokratických států z humanitárních důvodů*.⁸⁵ K dalšímu „uvolnění“ (zjednodušení administrativních procedur) došlo okolo roku 1956. Přesto však byla možnost vycestovat pro „průměrného občana“ stále možností téměř nedosažitelnou.

V roce 1959 (rok založení Československé námořní plavby) vycestovalo do kapitalistických zemí 51 810 občanů. Jejich počet pak stoupal až na 62 610 v roce 1962 (služebních výjezdy se týkaly 31 479 osob).⁸⁶ Ve stejné době (1962) bylo u ČNP zaměstnáno 436 námořníků,⁸⁷ což představuje přibližně 1,4 % z těch, kteří mohli za hranice republiky vycestovat v rámci služebních výjezdů. Z hlediska počtu tedy námořníci netvořili žádnou významnou skupinu lidí, kteří mohli cestovat do zahraničí. Na druhé straně však jejich pohyb skutečně nebyl příliš omezován – pro svoji práci měli k dispozici trvalou výjezdní doložku k cestám do západních zemí (prakticky do celého světa). Tato doložka byla vydávána *v podstatě jen k služebním účelům, zpravidla na pasy vydané pro*

⁸⁴ Toto je však pouze teoretický rámec; samotný rozhovor bude veden s ohledem na konkrétní situaci a interakci mezi tazatelkou a narátorem.

⁸⁵ Rychlík, 2007: 53.

⁸⁶ Vezmeme-li údaj ze sčítání lidu z 1. března 1961, žilo v tomto období v ČSR 13 745 577 obyvatel (Pramenné dílo 1961: online); počet všech osob, které v této době, resp. o rok později, mohli cestovat do kapitalistických zemí, tedy tvořil pouhé 0,45 % populace Československé republiky; služební výjezdy se týkaly pouze 0,23 % populace.

⁸⁷ Během dvaceti let se uvedený počet téměř zdvojnásobil – 839 námořníků v roce 1982 (Struktura a vývoj: online).

služební účely.⁸⁸ Jestliže se počet výjezdů československých občanů do kapitalistických států v období 1968–1969 zvýšil (oproti roku 1962) přibližně desetinásobně,⁸⁹ s nastupující tzv. normalizací a zpřísněním režimu opětovně došlo k „uzavření hranic“, a to především směrem na západ (například v roce 1972 opět na úroveň přibližně roku 1962⁹⁰). K postupnému uvolňování dochází až v osmdesátých letech 20. století, společně s politikou přestavby a souvisejícím uvolňováním politických i společenských poměrů.

Již uvedené základní skutečnosti týkající se problematiky cestování (detailní rozbor tématu cestování není předmětem této práce) ukazují, že možnosti cestovat byly v období do roku 1989 skutečně velmi omezené. Práce námořníka tedy v tomto ohledu jistě představovala výsadu; výsadu o to významnější, že umožňovala vycestovat v podstatě kamkoliv,⁹¹ navíc opakovaně. Ještě dnes někteří narátoři zmiňují „doložku do celého světa“ (tak nazývají doložku k cestám do západních zemí, viz výše) s určitou pýchou, s vědomím, že se jednalo o výsadu. Právě na interpretaci pocitu „svobody“ ve smyslu možnosti vycestovat se zaměřuje druhý tematický okruh. Pozornost se zde zaměří nejen na cestování, ale také na problematiku emigrace, a to jako reflektované i nereflektované možnosti rozhodnout se pro odchod z republiky.

POVOLÁNÍ NÁMOŘNÍKA

Možnost vycestovat do zahraničí nebyla jedinou „výsadou“ práce námořníka. Z hlediska širšího sociálního kontextu to bylo také povolání námořníka jako takové, protože práce námořníka bude v tuzemském prostředí vždy vnímána jako do značné míry výlučná. Především proto, že v obecném povědomí je spojena s dobrodružstvím, dálkami, exotikou, a proto, že Československo (resp. Česká republika) je zemí bez přímého přístupu k moři. Povolání námořníka zde tedy nemá žádnou tradici a není součástí běžného života – je čímsi netypickým, zvláštním.

Další interpretační okruh se proto soustředí právě na reflexi této výlučnosti. Vodítkem budou témata jako například: jak námořníci v retrospektivě vnímají svou práci, své postavení ve služební hierarchii, zda zmiňují výlučnost práce námořníka, zda námořničení vnímají jako nebezpečnější než jiná povolání (klimatické podmínky, houpání lodí, pracovní úrazy, smrtelné úrazy).

⁸⁸ Rychlík, 2007: 69.

⁸⁹ Rychlík, 2007: 83.

⁹⁰ Rychlík, 2007: 94.

⁹¹ Samozřejmě, že i zde existovala omezení, ta však nevycházela ze zákonných úprav cestování, ale byla ovlivňována především kádrovou politikou podniku ČNP (a zásahy ze strany Státní bezpečnosti – například při podezření z plánování emigrace atd.).

S otázkou zaměstnání úzce souvisí problematika odměňování; v případě námořníků rozšířená o to, že byli vypláceni nejen v tuzemské měně, ale také v tuzexových poukázkách⁹² a částečně také v amerických dolarech. Při úvodní schůzce s bývalými námořníky se v souvislosti s tématem příjmů hovořilo také o pašování a nepovolených obchodech na černém trhu, ke kterým v některých přístavech docházelo. Nakonec se ukázalo, že toto téma, které se „objevilo“ v podstatě náhodně, hrálo v životech bývalých námořníků podstatnou roli (o to podstatnější, že se o zmíněnou problematiku zajímala i bývalá Státní bezpečnost). Bylo proto zahrnuto jako jedno z podtémat interpretační části práce.

VLIV KOMUNISTICKÉHO⁹³ REŽIMU NA NÁMOŘNÍ LODI

Výše jsme hovořili o výhodě, kterou námořníkům jejich povlání poskytovalo – o možnosti cestovat, opakovaně opouštět nesvobodné prostředí republiky. V souvislosti s tím je však potřeba podívat se také na to, do jaké míry komunistický režim zasahoval do života námořníků, pokud se nacházeli mimo území republiky. Reflexe tohoto vlivu bude sledována prostřednictvím dílčích témat – především zastoupení a činnost politických organizací (KSC, SSM a ROH⁹⁴) na námořních lodích, spolupráce s bývalou Státní bezpečností, události spojené s rokem 1989 a podobně. Do této části bude zařazena také problematika převážení zbraní.

RODINA NÁMOŘNÍKA

Jak již bylo uvedeno výše, druhá tematická osa práce se zaměří na vztah veřejné a soukromé sféry, jak jej námořníci zažívali, vnímali a jak jej reflektují dnes. V širším teoretickém rámci tato část vychází z genderových textů k problematice role muže a ženy v rodině v období do roku 1989.⁹⁵ Teoretické práce se shodují v tom, že se v rámci socialistické emancipace nepodařilo dosáhnout proměny tradičního způsobu fungování

⁹² Tuzex (tuzemský export) – síť prodejen, v níž bylo možné zakoupit západní zboží, které nebylo v běžné prodejní síti k dispozici. Úhrady zde byly prováděny prostřednictvím tuzexových poukázek (tzv. bonů), případně v zahraniční měně, koruny přijímány nebyly.

⁹³ Koncept komunismus (komunistický) není v této práci používán ve smyslu utopické ideologie ve své čisté formě (společné vlastnictví, beztřídní společnost atd.), ale jako označení československé společnosti do roku 1989 – nedemokratické společnosti ovládané komunistickou stranou.

⁹⁴ Komunistická strana Československa, Socialistický svaz mládeže, Revoluční odborové hnutí.

⁹⁵ Vzhledem k tomu, že se předkládaná práce nezabývá detailní genderovou analýzou vztahů v rodině námořníka (ačkoliv by si toto téma jistě zasloužilo zvláštní pozornost), bude v teoretické i interpretační části využit jako zdrojový text článek Ivana Vodochoďského (2008), který poměrně přehledně sumarizuje poznatky jiných teoretiček (především Hany Havelkové a Jiřiny Šiklové).

*domácností, v nichž naprostou většinu povinností a úkolů i nadále zastávaly ženy.*⁹⁶ V rodině námořníka se však povinnosti, které žena musela zastávat, rozšířily i na úkoly, které by měl (mohl) zastávat její partner, a na povinnosti, které byly v úplné rodině sdílené (například výchova dětí), i když míra tohoto sdílení se různila. Pro partnerku taková situace byla v podstatě totožná se situací ženy rozvedené či ovdovělé. Nicméně v rodině námořníka (v rodině muže působícího dlouhodobě mimo domov obecně) se tyto dvě životní situace s určitou pravidelností střídaly (přibližně v intervalech 6–9 měsíců). Žena navíc žila v neustálé nejistotě, protože nikdy nevěděla, kdy se manžel vrátí domů a kdy bude muset zase na dlouhé měsíce odjet (telegramy, které námořníkům oznamovaly, že musejí odjet, přicházely často velmi nečekaně). Lze si představit, že zvládat takové rodinné uspořádání bylo náročné z hlediska emočního, psychického, sociálního i fyzického, a to různou měrou pro oba partnery. V kontextu zmíněných specifík rodinného života námořníků je pak zajímavé zjištění, že všichni narátory, s nimiž byly uskutečněny rozhovory, byli ženatí (někteří vícenásobně), všichni měli děti, (alespoň jedno dítě).⁹⁷

V rámci interpretace problematiky rodinného života námořníků budou zpracována především témata odloučení od rodiny a vnímání rodičovské, resp. otcovské role. V závěru tohoto tematického okruhu se interpretace zaměří také na reflexi toho, zda námořník vnímal (případně jak) situaci své manželky, která podstatnou část společného soužití musela zvládat roli mateřskou i otcovskou zároveň, byla „na všechno sama“.

Do interpretačního okruhu, který se zabývá soukromou sférou života námořníků, bezpochyby patří také otázka krátkodobých známostí, návštěv veřejných domů, nevěry obecně. Vzhledem k tomu, že se všemi narátory byl uskutečněn pouze jeden rozhovor, který mapuje život narátora jako celek a nesoustředí se přímo na kontroverzní témata, není pravděpodobné, že by toto téma bylo v průběhu rozhovoru narátory reflektováno. Svou roli zde hraje také skutečnost, že většina narátorů stále žije se svými tehdejšími partnerkami a zveřejnění podobných informací by pro ně mohlo být potencionálně ohrožující. S ohledem na výše uvedené důvody toto dílčí téma rozpracováno nebude. Nyní je tedy možné přistoupit k interpretaci souboru rozhovorů a naplnit výše definované tematické okruhy významy.

⁹⁶ Vodochodský, 2008: online.

⁹⁷ Je mimo rozsah práce detailněji rozebírat, zda toto vyplývalo z potřeby domácího zázemí, útočiště, místa, kam se námořník může vracet, či zda se jednalo o rozhodnutí učiněné pod širším sociálním tlakem (ekonomické znevýhodňování svobodných, žádoucí společenský status atd.).

EMPIRICKÁ ČÁST – INTERPRETACE ROZHOVORŮ



Interpretační část práce je strukturována podle výše definovaných tematických okruhů. Základním zdrojem poznání jsou zde samozřejmě rozhovory, resp. jejich záznamy; kde je to možné, jsou informace z rozhovorů doplňovány údaji z jiných zdrojů (literatury, archivních materiálů).

ZAČÁTKY PRÁCE NÁMOŘNÍKA

V naprosté většině případů byla pro rozhodnutí narátorů pracovat na námořních lodích rozhodující náhoda, případně souhra okolností (ať již to byly inzeráty, náborové, známí atd.). Pokud jde o různé formy prověřování před nástupem k Československé námořní plavbě, šest narátorů tuto praktiku zmínilo, ovšem pouze velmi stručně. Někteří z nich se spíše jen dohadují o tom, co před jejich přijetím probíhalo. Nejkonkrétnějším (a nejrozsáhlejším) svědectvím k tomuto tématu byla následující výpověď:

Ale ředitel tenkrát námořní plavby si vyžádal doslova nás. To jsem měl v práci dost malér, protože si mysleli bůhví co nemám za protekci a známosti. Ale já byl normální kluk. Byla to náhoda. Takže náš ředitel, v té Zlatý huse, se divil, jak jsem si to zařídil, že mu volali z námořní plavby, že mě musejí uvolnit. A teď mi řekli, že potřebují deset různých adres mých známých, aby mi dali jako doporučení. Pak posudek z uličního výboru, Veřejné bezpečnosti, to bylo tenkrát hrozně ostrý.⁹⁸

Je zřejmé, že uchazeči o zaměstnání u ČNP byli prověřováni, i když pravděpodobně různou měrou v různých obdobích. Je však zajímavé, že navzdory tomuto prověřování mohli být k ČNP přijati i lidé, jejichž příbuzní žili v zahraničí. Takovou zkušenost zmiňuje jeden z narátorů;⁹⁹ jiný bývalý námořník podobnou zkušenost popisuje ve své knížce,¹⁰⁰

⁹⁸ Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.

⁹⁹ *Vždyt' my jsme museli napsat, jestli nemáme někoho příbuzného v zahraničí. Já měl venku sestřenicí. Hanka zdrhla nějak v šedesátém devátém. V životě jsem o ní nic nenapsal, nikde neřekl, že ji mám. A nikdo to*

dokládají to i materiály bývalé Státní bezpečnosti.¹⁰¹ Na tomto místě nelze jednoznačně říci, zda tomu tak bylo kvůli nedostatečné pečlivosti a kvalitě práce bývalé Státní bezpečnosti při sběru informací, či zda příbuzní v zahraničí v některých případech (v některých obdobích) neznamenal natolik zásadní riziko, aby dotyčný nebyl k ČNP přijat.

Na základě dostupných materiálů nelze navíc doložit, zda Státní bezpečnost prověřovala všechny nově nastupující pracovníky nebo jen některé, a do jaké míry své budoucí pracovníky prověřovalo kádrové oddělení ČNP. Obecně narátoři tedy téma prověřování příliš nezmiňují, případně je odbývají několika slovy (jejich vyjádření je však potřeba zvažovat v kontextu toho, že rozhovory byly vedeny pouze s lidmi, kteří nakonec k ČNP přijati byli). Materiály dostupné z objektového svazku,¹⁰² který bývalá Státní bezpečnost vedla k objektu ČNP, vypovídají o tom, že posudky byly často kompletovány až v okamžiku, kdy se dotyčný stal předmětem konkrétního zájmu StB (například v souvislosti s nějakou „závadnou“ činností – nezákonné obchodování, nevěra, alkoholismus, pracovní problémy atd., kterou StB (a její spolupracovníci) považovala za důležitou pro zaznamenání).

MOŽNOST VYCESTOVAT (A MOŽNOST VRÁTIT SE)

Zajímavé je, že narátoři své rozhodnutí pracovat jako námořník nespojovali s možností vycestovat, dostat se za „železnou oponu“, kterou jim tato práce nabízela. Pokud o cestování hovořili, tak spíše ve smyslu možnosti poznávat cizí země. Skutečnost, že toto byla v Československu do roku 1989 pro mnoho lidí možnost téměř nedosažitelná, víceméně nereflktují, ani ji nezmiňují jako motivační faktor při výběru povolání.

Hovoří-li o své první plavbě, nejintenzivněji na ni vzpomínají většinou ti, kteří u Československé námořní plavby pracovali v podstatě od školních let až do důchodového

nevěděl. Když jsem o tom nikde nemluvil, tak se na to nemohlo přijít. (Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010).

¹⁰⁰ V kádrovém dotazníku jsem samozřejmě zapřel nějakou tetičku z Ameriky a tím definitivně skončil jakýkoliv kontakt s její existencí. (Ptáček, 2009b: 146).

¹⁰¹ Podíváme-li se například na „Seznam funkčních míst a osob určených pro styk se státním tajemstvím“, který je dostupný v objektovém svazku ČNP bývalé Státní bezpečnosti, je zde uvedeno celkem 65 osob (ve funkcích generální ředitel, vedoucí odborů podniku, velitelé a 1. palubní důstojníci), přičemž například u dvou z nich je poznámka, že mají bratra v zahraničí (Německá spolková republika, Kanada) (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 19, str. 163–177). Jedná se samozřejmě o ilustrativní příklad, protože zmíněný seznam vznikl v první polovině roku 1989, a nereflktuje tudíž danou problematiku v plné šíři.

¹⁰² Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147.

věku. U těchto narátorů se často objevuje i vzpomínka na první setkání s mořem, které pro ně znamenalo významný mezník jejich života, mezník o to důležitější, že s mořem a prací na moři spojili celý svůj život:

To byla loď Pionýr, stavěná ve Varně. Tam jsem já naložoval. Vlakem jsme jeli tenkrát do Varny. Ta loď ještě nebyla v přístavu, měla akorát přijíždět. Tak jsme spali v hotelu a ráno, protože jsme přijeli nějak v noci, moje první bylo jít si líznout moře, protože já byl u moře poprvé. Vlastně v sedmnácti letech.¹⁰³

Vypluli jsme na Černé moře a ráno jsme byli někde na Červenom moři. A už začalo hupat. Ráno som sa zobudil a húpalo. A už nám stevard v jídelně říkal: „Á, jsme na moři. Už jsme na moři.“ 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 zvědavý, 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 slaný! Tak moře je slané.“¹⁰⁴

Námořníci, kteří studovali v Oděse vysokou školu námořní, téma první cesty nereflektují, v jejich vzpomínání na námořnické začátky je nejvýznamnějším momentem právě studium. A jelikož v průběhu studia prodělali výcvik na školních plachetnicích, námořní praxe na obchodní lodi pro ně byla jen určitým pokračováním školních plaveb. Ve svém vyprávění o začátcích na moři se proto více zaměřují na profesní postup – od kadeta až (v některých případech) do funkce kapitána. Všichni tři narátoři s touto zkušeností však reflektují špatné životní podmínky v tehdejší Sovětském svazu (začátek studia 1962, 1968 a 1972). Jejich vzpomínky na období studia jsou pak silně ovlivněny konkrétní životní zkušeností: zatímco jeden z narátorů vzpomínal na veselý studentský život v podmínkách, které si díky znalostem reálií (a možnostem obchodování na černém trhu) dokázal zpříjemnit, další se o životních podmínkách v bývalém Sovětském svazu vyjadřuje jednoznačně negativně. Vzpomínka třetího narátora se sice soustředí na špatné životní podmínky, je však zasazena do kontextu toho, že si narátor dokázal přizpůsobit místní podmínky tak, aby příliš nestrádal, a navíc si zde našel manželku. A takto o svých zkušenostech vyprávějí:

¹⁰³ Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.

¹⁰⁴ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

A jeli jsme napřed do Moskvy, kde nás ubytovali na Leninských horách ve studentských ubytovnách. No a my jsme byli námořníci a mysleli jsme si, že jsme něco extra. Tak jsme strávili v těch Leninských horách asi deset nebo čtrnáct dní. Ale měli jsme peníze, protože už jsme před tím byli několikrát v Oděse a věděli jsme, jak to v Rusku chodí. Takže jsme si vzali nějaké singapurské ponožky a šustáky, tam jsme to hned zpeněžili a měli jsme peníze. Tak jsme dělali denně tahiti, denně po těch velkých moskevských restauracích. A moc se nám to líbilo. (smích)¹⁰⁵

Tam takové slavné ulice, Děrebásovskaja¹⁰⁶ a Krásnyj armii¹⁰⁷, tam byl univermág¹⁰⁸ a tam jsem viděl první žebráky v životě. A to se mnou úplně otrásl a tím pro mě Sovětský svaz skončil. [...] Teď když vás pustili za Oděsu, najednou jste zjistila, že tam není elektrika. Podlaha, to byla udupaná hlína. [...] Čili i na té Ukrajině začal být dosti velký hlad. Copak my jsme byli škola, která z ministerstva válečného námořnictva jídlo dostávala. Čili nás se to tak nějak dalece netýkalo. Ale když si lidé chodili koupit aspoň blbej chleba z hrachu, tak to bylo dosti otrěsné. [...] A bylo vidět, jak třeba kluci ze Sibíře, co jsme s nimi studovali, jak byli vděční. Protože on dostal krásné oblečení, že jo, uniformu, teď dostal pár rublíků jako žoldu, třikrát denně jídlo, on se mohl vysprchovat, on viděl, že je elektrika, no to bylo fantastické pro ně.¹⁰⁹

V tom mládí do nás hustili dobře (důraz) tu propagandu. My jsme tam přiletěli, my jsme nevěřili vlastním očím. Kroutili jsme hlavou. Bylo to doslova dost drsné ta realita. Jako ta myšlenka a tohle, co tam dělali, nebylo až tak nejhorší. Ale prostě už jenom to provedení (smích) technické. [...] [T]ak v podstatě ten život tam nebyl nejhorší. Aspoň relativně v Oděse. Protože jak mluvím o Oděse, tak to je úplně o něčem jiném než celý Sovětský svaz. Jak říkali: „Jestli bude všude v Sovětském svazu komunismus, tak v Oděse určitě ne.“ (smích) To je přístavní město a ta Oděsa má takovou specifiku, že je prostě sama sebou. [...] Takže tam se dostalo i zahraniční zboží, módní zboží, potravin dost, protože je to taky v úrodné oblasti, takže tam se dalo přežít. Na rozdíl jako od nějakých jiných míst, já nevím, dvě stě kilometrů od Oděsy, prostě středověk.¹¹⁰

Na druhé straně je zde vzpomínka kapitána Rusňáka, který v roce 1948 nastoupil do námořní školy v polském Štětíně. Vůbec nezmiňuje okolnosti každodenního života (například stravu jako předchozí narátoři), ačkoliv v poválečném hospodářství se škola jistě musela potýkat s problémy v oblasti zásobování. Ve svém vyprávění se soustředí především na náročnost studia,¹¹¹ jeho kvalitu, ale i na jistou výlučnost studentů námořní školy:

¹⁰⁵ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹⁰⁶ Дерибасовская (rusky), Дерибасівська (ukrajinsky) – pěší třída v centru Oděsy.

¹⁰⁷ Красной Армии – Rudé armády.

¹⁰⁸ Універмаг (универсальный магазин) – Univermág (zkratka pro Univerzálnyj magazin) = obchodní dům.

¹⁰⁹ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

¹¹⁰ Rozhovor s Jiřím Jurčíkem vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010.

¹¹¹ Protože byl v Polsku po druhé světové válce velký nedostatek námořních důstojníků pro obchodní loďstvo, bylo studium o rok zkráceno, aby noví námořní důstojníci mohli co nejdříve začít pracovat na lodích. Rozsah a požadavky studia však zůstaly nezměněny, což bylo pro studenty velmi náročné zvládnout.

No a my jako elitní škola jsme byli všude zváni. Nosili jsme prapory a všechno možné. Oni si na tom hrozně zakládali. [...] Dostali jsme skutečně poctivé, ještě takové to klasické školení, jak se patřilo. Takže těm Polákům hodně děkuji.¹¹²

Ve vzpomínkách dalšího narátora-absolventa vysoké školy námořní v Polsku, který zde začal studovat v roce 1956, jsou pak akcentovány především dva hlavní momenty – nedostatek potravin¹¹³ a vojenský režim školy:

V Polsku byl hlad. Co si budeme povídat. A škola byla polovojenská vlastně, byly služby. Byl tam náčelník, všechno. Služby na koridorech, v kuchyni, na bráně. A vycházky byly jenom v sobotu od čtrnácti do dvaceti a v neděli od čtrnácti do dvaceti dvou. Chodily hlídky, od nás taky, a nesmělo se do hospody, žádný alkohol, nic takového se nesmělo. Protože za to bylo bez vycházky třeba tři týdny. A když se někdo hodně, tak byl nějak tři dny ve věži. O chlebu, vodě a s jednou dekou.¹¹⁴

Ze všech pěti narátorů, kteří studovali v zahraničí, pouze kapitán Rusňák svým školitelům vyjadřuje úctu, uznání, zmiňuje přátelství, která při studiu navázal a udržuje dodnes. Je možné, že jeho ročník byl tak výjimečný? Že jeho školitelé byli natolik odlišní, že na ně nelze zapomenout? Snad. Vysvětlení možná lze hledat také v poválečné atmosféře plné optimismu a nadšení či ve skutečnosti, že narátor a jeho spolužáci byli postaveni před nelehký úkol zvládnout rozsáhlé náročné učivo ve zkráceném termínu a díky zvládnutí takového úkolu na sebe byli právem pyšní. Pozitivní vzpomínky na studium v Polsku u tohoto narátora jistě ovlivňuje také skutečnost, že se po ukončení studia plavil na dalších polských lodích, kde si jej velmi vážili, stejně jako on si vážil svých školitelů.¹¹⁵

A vážili si nás, ohromně si nás vážili. Dokonce potom neměli moc ochotu, nechtěli mě ani moc pustit. [...] Byli to kapitáni z války. Oni jezdili v konvojích a většinou všude válčili, proti Němcům tenkrát. To byli hrdinové. Potom si udělali ještě nějaké nástavby v Anglii, udělali si tam kapitánské zkoušky. Anglické a britské, takže já dostal nejlepší školení jaké mohl vůbec někdo dostat.¹¹⁶

¹¹² Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.

¹¹³ Je zajímavé, že jiný student z Československa – Antonín Fojtů, který společně s Milanem Rusňákem patřil k prvním studentům námořní školy v Polsku po druhé světové válce, ve své knize vyzdvihuje právě dostatek potravin: *Jídlo bylo kvalitní. Na den vycházelo až půl kilogramu masných výrobků.* (Fojtů, 2006: 8). Při porovnání dvou pramenů se nabízí otázka, zda tento drobný rozpor je možné vysvětlit subjektivitou hodnocení kvality jídla, případně subjektivitou celé vzpomínky, či zda se během osmi let životní podmínky v Polsku výrazným způsobem zhoršily.

¹¹⁴ Rozhovor s Jiřím Kudrnou vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010.

¹¹⁵ Podobně (a zřejmě i kvůli podobným důvodům) hodnotí školní léta v polské námořní škole jiný absolvent – kapitán Fojtů, který zde studoval ve stejné době jako kapitán Rusňák: *Vychovávání jsme byli k tvrdé službě na moři. Ředitel Maciejewicz, studenty zvaný Macaj, nám byl opravdovým vzorem. Snažil se nám vstěpit ten správný poměr teorie a praxe, bez obojího se námořní důstojník neobejde. [...] Jak se v pozdějších letech ukázalo, právě to se stalo hodnotou dobré pověsti polské námořní školy. Námořní důstojník – to neměla být jen pěkná modrá uniforma s bílými rukavicemi, ale také tvrdé ruce a kombinéza.* (Fojtů, 2006: 9).

¹¹⁶ Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.

Zatímco tedy pro některé narátory bylo zlomovým momentem první setkání s mořem a pro jiné zkušenost ze studia v zahraničí, pro ostatní jsou vzpomínky na první cestu, resp. na první výjezd za hranice, spojené spíše se vzpomínkami na práci, kterou vykonávali, a na obtížné pracovní podmínky (například často zmiňované horko v tropickém pásmu). Obecně lze říci, že starší nárátoři reflektovali moment výjezdu za hranice častěji než nárátoři mladší. Na některé z nich pak velmi silně zapůsobil přejezd státních hranic:

To bylo příšerné. Když jste překročila hranice, najednou jste viděla, že se svět úplně změnil. Byl světlejší, sympatičtější, čistší. (důraz) Když jsme třeba přijížděli z Německa, z Hamburku, naložili nás do autobusu, jeli jsme, teď jste přijela na hraniční závory a na naší straně tankové zátarasy a visely tam sovětské vlajky. Do pytle, kam jsem to přijel? Do Československé socialistické republiky nebo do nějaké ruské gubernie? (zvýšuje hlas) Teď jste tam viděla ty šašky s puškami samostřilkami. No byl to hnusný pocit.¹¹⁷

V souvislosti s tématem tohoto interpretačního okruhu – „možnost vycestovat (a možnost vrátit se)“ – je potřeba zmínit, že pokud jde o část týkající se návratu, bylo pro námořníky obtížnější vrátit se zpátky na moře než domů. Stačilo například podezření z emigrace,¹¹⁸ špatný kádrový posudek nebo nevyhovující zdravotní prohlídka¹¹⁹ a námořník již naloděn nebyl.

Na závěr tohoto interpretačního okruhu je proto vhodné zmínit jednu významnou událost, kdy bylo pro námořníky obtížné dostat se z moře domů. Stalo se to v červnu 1967; tehdy – v souvislosti s šestidenní egyptsko-izraelskou válkou – zůstalo na Velkém Hořkém jezeře (slané jezero, které rozděluje Suezský průplav na severní a jižní část) zablokováno, resp. uvězněno, čtrnáct lodí, mezi nimi i loď Lednice, kterou provozovala Československá plavba dunajská.¹²⁰ Posádky byly postupně redukovány a nakonec v roce 1969 bylo čtrnáct kotvicích lodí uvázáno bokem k sobě a na jedné z nich byla držena minimální část posádky.¹²¹ Počet uvězněných námořníků byl takto zredukován z původních přibližně pěti set na šedesát. Lodi zde zůstaly uvězněny až do jara 1975. Někdy se těmito lodím říká také „žlutá flotila“ – podle prachu z pouště, který postupně pokrýval jejich povrch.

¹¹⁷ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

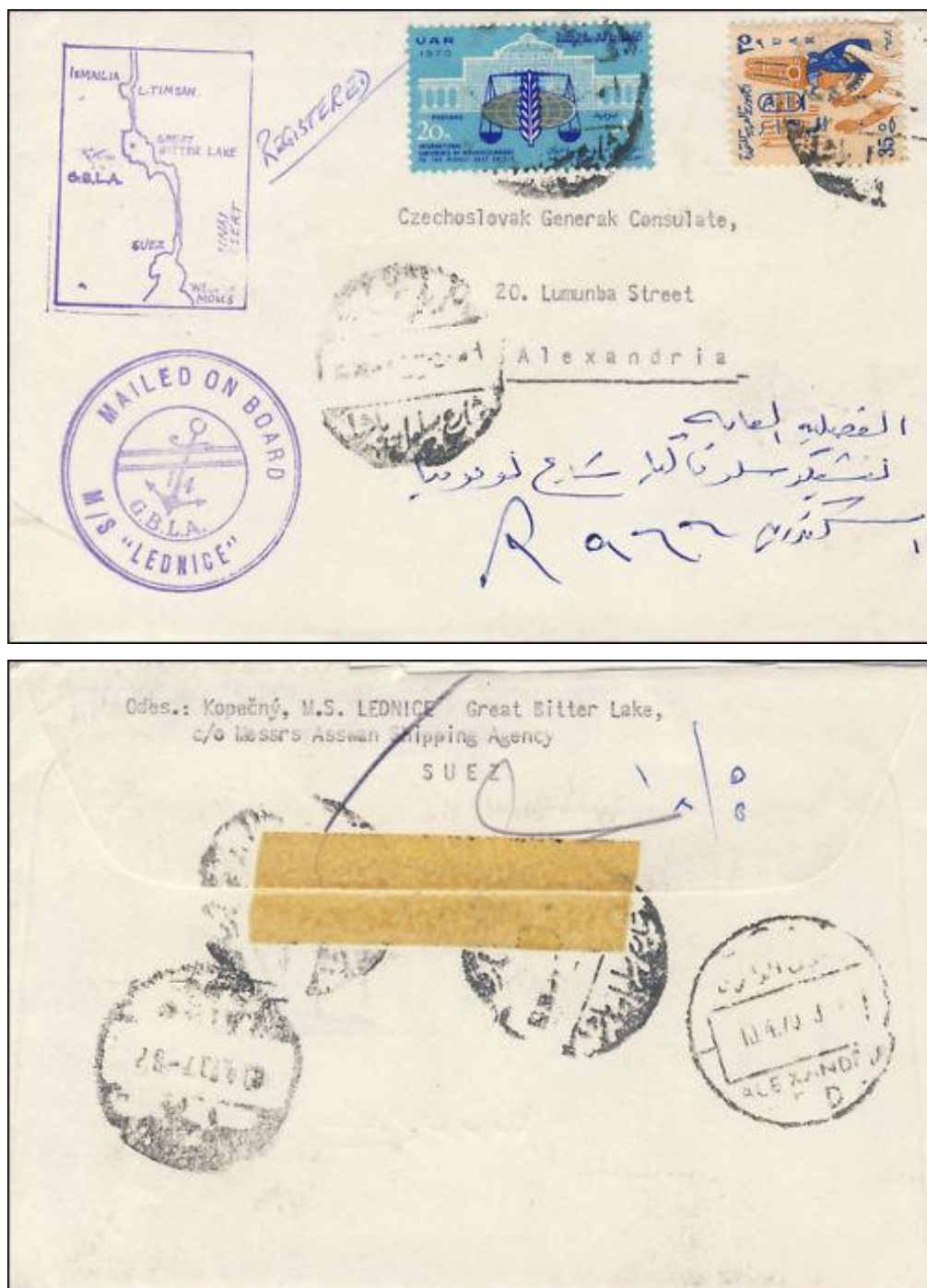
¹¹⁸ Do této životní situace se dostal například nárátor Antonín Miler (Rozhovor s Antonínem Milerem vedla Lenka Krátká, 13. 4. 2010).

¹¹⁹ Protože jsem zvyklý, že nenalodili nikoho, kdo neměl dobrý zdravotní stav. To patřilo ke kvalifikaci. Tam měli kluci vysoké tlaky a nenalodil je lékař. Ne. Kdepak, absolutně. Nebo jiné měli nedostatky. Nenalodil. Takže já si zdraví hlídám. (Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010).

¹²⁰ Ačkoliv se téma netýká přímo Československé námořní plavby, ale Československé plavby dunajské, je vhodné se mu na tomto místě věnovat, protože se rozhodně týká československých námořníků. Navíc, shodu náhod, byli mezi nárátoři dva z těch, kteří zůstali na Velkém Hořkém jezeře uvězněni.

¹²¹ Maritime Topics on Stamps...: online.

V říjnu roku 1967 všech čtrnáct kapitánů a posádky lodí na palubě britské lodi Melampus založili „Great Bitter Lakes Association“ s cílem prohlubovat přátelství a vzájemnou pomoc. Všechny uvězněné lodě si vytvořily razítko s kotvou, číslem čtrnáct (symbolizuje počet lodí) a dvojitým pruhem (symbolizuje Suezský kanál):



Obrázek 3: Lodní razítko a obálka m/s Lednice z roku 1970, kdy byla zablokována na Velkém Hořkém jezeře¹²²

¹²² Great Bitter Lake...: online.

Kromě toho si posádky vyráběly vlastní „poštovní známky“, samozřejmě bez reálné poštovní hodnoty. Známky byly umísťovány na obálkách společně s platnými známkami egyptskými. Podívejme se na některé ukázky filatelistické tvorby z dílny těchto uvězněných námořníků:



Obrázek 4: Poštovní známky vytvořené námořníky v době zajetí na Velkém Hořkém jezeře (1967–1975)¹²³

Po vyvázání lodí do šesti skupin zůstala na lodi Lednice šestičlenná posádka, která měla v opatrování dvě britské lodi Melampus a Agapenor¹²⁴ (skupina dostala jméno Ledmelaga – odvozeno z počátečních písmen jmen těchto tří lodí). I tyto skupiny měly svá razítka a poštovní známky (známka Ledmelaga vpravo nahoře):



Obrázek 5: Poštovní známky lodí uvězněných na Velkém Hořkém jezeře po vyvázání do skupin (1969–1975)¹²⁵

¹²³ Maritime Topics on Stamps...: online.

¹²⁴ Ptáček, 2009a: 107.

¹²⁵ Maritime Topics on Stamps...: online.

Kromě reprodukováných filatelistických kuriozit však máme k dispozici také osobní svědectví dvou narátorů, kteří na uvězněné Lednici nějaký čas pobývali. První byl na lodi od okamžiku zajetí v červnu 1967 do února 1968, přibližně tedy osm měsíců; zmiňuje uvěznění jako takové. Druhý narátor na Lednici byl první čtyři měsíce, v době seznamování se s novou situací, s podmínkami života v zajetí. Je zajímavé, jak odlišné jsou jejich vzpomínky na toto období:

Zvedly se kotvy a Vasil Levski, Bulhar, vyrazil a najížděl. A my za ním. No najíždíme a najednou on začal couvat a ozval se nějaký jakoby lehký výbuch vepředu. A oni ti hajzlové egyptský vojáci tam potopili bagr, ten sací obrovskej, a ještě v štěrbině remorkér. Tak ten couval, protože to bylo zablokované. A teď co. Správa kanálu nic nevěděla. Jak jsme tam ráno jeli, já jsem napočítal čtyřicet jedna migů a jeden vrtulník. A všechno rozšrotované. Oni měli taky začít Egyptané původně útočit. Měli letadla. Pětínásobnou, šestínásobnou převahu nad izraelskými. Oni jim to všechno rozšrotovali. My jsme viděli čerstvě udělanou práci. Ale perfektně udělanou práci! [...]No, zůstali jsme třet na Hořkém jezeře. Manželka byla evakuovaná, s klukem. Já jsem byl s nimi v Praze a pak jsem se zase vrátil. Vystřídal jsem Hrušku.¹²⁶

Takže Suezský kanál byl zavřen. Nás a dalších asi čtrnáct lodí tam pustili, že prý: „Pojedete dál, nebojte se.“ Prdy vody. Nejeli jsme. [...] Krásný. Fantazie. Nic se nedělalo. Jen se slavilo. [...]My jsme tam měli krásný, rychlý komunikační člun. Měli jsme lyže. Tam jsem se naučil lyžovat na vodě. [...]Pak jsme teda plavali i z lodě na loď. Bulhaři tam měli asi sto dvacet filmů a mraky (důraz) vína, vynikající sýry. [...]Paliva bylo dost a když nebylo, tak dodali z jiných lodí. A třeba Švédáci vezli z Austrálie hrozny. Balené v krásných bedničkách v korkové drti. Jedna loď, mně se zdá, že to byl Němec, měla maso. Taky z Austrálie. Zamražené maso. Tak jsme si dali. Vynikající.¹²⁷

EMIGRACE

S předchozím tématem – možností vycestovat – úzce souvisí téma emigrace; interpretace je zde však zásadním způsobem ovlivněna skutečností, že mezi narátory byli jen ti, kteří se pro emigraci nerozhodli. Lze tedy spíše sledovat strategie a různé formy racionalizace, kterými k rozhodnutí neemigrovat došli. Pravděpodobně proto také (až na výjimky) o tématu nehovořili spontánně, ale zmiňovali ho pouze při odpovědi na přímou otázku. Pomineme-li dva rozhovory, kde téma emigrace vůbec nezaznělo,¹²⁸ vysvětlují narátoři své

¹²⁶ Rozhovor s Jiřím Kudrnou vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010.

¹²⁷ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹²⁸ Jednou v případě narátora po mozkové mrtvici, kde po určitém čase již nebyl prostor pro další otázky; v druhém případě téma emigrace nebylo zmíněno chybou tazatelky (jedna z nevýhod toho, že nebyl uskutečněn druhý rozhovor).

rozhodnutí podobně. Jednak zmiňují negativní dopady případné vlastní emigrace na zbytek rodiny, jednak tematizují svoji svázanost s domovem (je zde patrné, že kořeny a rodinné zázemí, byly pro námořníky velmi důležité):

Táta by mi zabil asi, bráchové by se zbláznili. [...] Ne, ne, ne, to prostě nejde. Abych je zklamal. [...] Zase jsem si to asi vykompenzoval tím, že, dá se říci, jsem projel celý svět.¹²⁹

Ne. Protože, takhle. 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.¹³⁰

Já mohl zůstat. Já neměl problém. Táhle v Hamburku jsem mohl být. Mohli jsme být. O to nejde. Ale co z toho. Tady byli rodiče a vůbec, kdyby všichni utekli, tak co tady. Bylo to řešení. Vždyť takových lidí uteklo. Od plavby jenom. A dobrý lidi.¹³¹

Ne ne ne. Ne ne ne. Teda takhle. [...] Takže já, když se to takhle natahovalo, jsem si říkal, když mě plavba nevezme, chtěl jsem upláchnout. [...] Navíc 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 jinýho. Měl jsem samozřejmě jeden čas v Německu holku, v Hamburku přímo. Nějaká Silvia Nels se jmenovala. A když jsem přišel z vojny, tak říká: „No tak tady zůstaň.“ Ono zůstat. Copak německy, to nebyl problém mluvit. Ale stále jste tam byl takovej, dalo by se říct, gastarbaitr. Víte, oni Němci to dávají najevo. A já vím, že kluci se tam špatně chytali. I kapitáni. Skončil na překladišti. [...] A dopadlo to, jak to dopadlo. To byl ten osud.¹³²

A měl jsem rodinu, kam bych býval šel. To není, jak píše Ptáček, „udělat frrr a vykašlat se na všechny tady, na naše rodiny“. Co by brácha, sestra, táta. Rodina, další příbuzní. Samozřejmě bych se tam dobře uživil. Ale tady jsem měl svoje kořeny, zázemí, rodinu, tak co.¹³³

Já jsem měl několik nabídek k emigraci, ale. Za prvé jsem si říkal, že tuhle radost, já to řeknu na plný pecky, těm sviním neudělám. [...] Třeba v Kanadě jsem měl velice slušné nabídky. Když už jezdíte nějakou dobu na určité lince, tak už znáte ty lidi, oni znají vás, vědí, co ve vás je, jestli umíte nebo neumíte. [...] Máte tam rodinu, prostě co vám brání, že jo. Ale je to těžké. Já jsem vždycky takový, by se dalo říct, patriot. Já jsem zvyklý, když přijedu domů, jít do té hospody, tam potkat své známé, kamarády... A potom je vesnice, kam vede vždycky moje první cesta, když přijedu z moře, kde jsem se narodil. To vždycky manželka říká: „No jo, když nejdeš do Sudkova, tak nejsi doma, že.“ (smích) A tam bych se nemohl vrátit.¹³⁴

¹²⁹ Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010.

¹³⁰ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹³¹ Rozhovor s Jiřím Kudrnou vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010.

¹³² Rozhovor s Jiřím Nožičkou vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010.

¹³³ Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.

¹³⁴ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

Mockrát. Mockrát. Mockrát jsem chtěl někde zůstat, mockrát. Ale vždycky jsem se strašně rád vracel domů. Protože jsem tady měl matku a byla tu moje sestra a rád jsem se vracel domů i do té osady, co máme chatu. Tam je parta, každou sobotu jsme se scházeli, na kytary se hrálo, chodilo se do hospůdky... Taková trampská osada jsme byli. Dobré laciné pivečko, já pil rád pivo. [...] Ale v cizině jsem chtěl zůstat a mohl jsem. Nesčíslněkrát jako svobodný, jáje. V Austrálii, V Džibuti, ve francouzském Somálsku dokonce. [...] Ve Švédsku jsem mohl zůstat, v Kodani, různě. Vždycky mě lákali nějakí kuchaři a většinou emigranti to byli. Že budeme pracovat spolu, budeme se střídat.¹³⁵

V případě mladších narátorů (tedy těch, kteří na námořních lodích začali pracovat až někdy na počátku osmdesátých let, v okamžiku, kdy docházelo k určitému politickému a společenskému uvolňování), pak emigrace nebyla tématem, které by v jejich životech hrálo významnou roli:

Ne. Člověče, nikdy mi to (pauza), nikdy mi to nějak nelákalo. Amerika už vůbec ne. [...]V podstatě nebyl ani důvod. Proč? Protože v zahraničí jsem byl pořád. Přes námořní plavbu. V podstatě nějaké devizové přísliby a nějaké výjezdní doložky se nás netykaly.¹³⁶

Já nikdy. Tady jsem měl rodinu.¹³⁷ [Narátor se následně tématu v podstatě vyhýbá tím, že zmiňuje jiné námořníky, kteří v zahraničí zůstali.]

Emigraci? He he. Nikdy. Ale jednou se mi stal takový případ. Chtěl jsem emigrovat, ale do Čech. [...] To bylo v Jugoslávii. Skládal se proviant a nenaskočily dobře lednice. Já jsem říkal, ať s tím něco dělají. A v noci potom nějak mi prdlo v kuli a odešel jsem z lodě.¹³⁸

Víte co, pro lékaře ta emigrace byla dost problematická, protože prakticky všude si to nesmírně chrání. [...] A tím to bylo dané. Já bych musel v podstatě začínat zase od začátku.¹³⁹

Vedle toho je zajímavé zmínit, že narátoři často zdůrazňovali, že oni „venku zůstat mohli“ (viz předchozí ukázky z rozhovorů). Implicitně takto upozorňují na své profesní kvality, na schopnosti a dovednosti, díky kterým by pro ně nebylo problémem uplatnit se kdekoliv v zahraničí, resp. v kapitalistických zemích s konkurenčním trhem práce. Někteří pak vedle určitých racionalizačních strategií (ohrožení rodiny) poměrně přesně reflektují to, že díky svému povolání materiálně příliš nestrádali a navíc mohli cestovat. Jelikož tímto způsobem byly uspokojeny jejich dvě základní potřeby, začínaly pro bývalé námořníky nabývat důležitosti hodnoty jako domov, rodina, osobní vazby.

¹³⁵ Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.

¹³⁶ Rozhovor s Jiřím Jurčíkem vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010.

¹³⁷ Rozhovor s Janem Kostečkou vedla Lenka Krátká, 23. 7. 2010.

¹³⁸ Rozhovor s Janem Kurkou vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010.

¹³⁹ Rozhovor s Igorem Piňosem vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010.

Snad nejvýmluvnější je v tomto ohledu vyprávění 1. strojního důstojníka Milana Bláhy, který poprvé zvažoval emigraci v roce 1968, když mu bylo sedmnáct let. Tehdy si také poprvé řekl:

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 sem si: „Nebud' blbej, radši jed' domů. Máš tam mámu a bráchy a to.“¹⁴⁰

Poté co se oženil, myšlenky na emigraci iniciovala jeho manželka:

Ona se bála vracet do té šedi. To ji tak nějak nutilo k tomu, aby mě přemlouvala k emigraci.¹⁴¹

Narátor dále popisuje různé strategie, kterými jí tento krok rozmlouval (ohled na rodiče, posléze odkaz na to, že děti mají nastoupit do první třídy, ještě později argumentace, že bude pro narátora obtížné v zahraničí znovu začínat). Jedná se v podstatě o tatáž vysvětlení, která používali i jiní narátoři, když vysvětlovali svůj postoj k (ne)emigraci. Další výrok výše citovaného narátora poměrně dobře vystihuje nejčastěji zmiňovaný postoj k emigraci, jak o něm dnes bývalí námořníci hovoří:

Zkrátka vymýšlel jsem si, abych ženu odradil, já jsem nechtěl emigrovat. Já vám to řeknu. Já už jsem si říkal proč. Tak zaměstnání mám, vydělávám si celkem na československé poměry v té době pěkné peníze. Já jsem nechtěl emigrovat. Protože, jak říkám, od mládí miluji ty Jizerské hory, když jsem teď doma, tak jsem tam dvakrát třikrát v týdnu. O tohle bych přišel. Takže jsem to odmítl potřetí, no a pak už mě nikdo k emigraci nepřemlouval.¹⁴²

Na tomto příkladě (a do značné míry i na předešlých) lze dobře ukázat, že pokud člověk nestrádá materiálně, pociťuje uspokojení z vykonávané práce a především, pokud není omezován (zde samozřejmě relativně) ve svém základním právu svobodného pohybu, je to právě jistota domova, zázemí a přátel, rodinných kořenů a vazeb, co jej k rodné zemi nejvíce připoutává.

¹⁴⁰ Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.

¹⁴¹ Tamtéž.

¹⁴² Tamtéž.

POVOLÁNÍ NÁMOŘNÍKA

Narátori při rozhovoru věnovali velkou pozornost své práci, svému služebnímu postupu, vysvětlování principu postupu ve funkci (povinné zkoušky a předepsaná praxe při postupu na vyšší post). Až na určité výjimky naopak příliš nezmiňovali specifické podmínky práce na moři, případně strach. Přitom některé plavby byly velmi náročné až dramatické; lodní deníky nezdědka hovoří o náklonech lodi až 30° a o bouřích, které trvaly několik dní.¹⁴³ Stejně tak narátori příliš nereflektují téma úrazů, ačkoliv k drobným úrazům docházelo poměrně často,¹⁴⁴ a docházelo také k úrazům smrtelným a k sebevraždám.¹⁴⁵

Podívejme se nyní detailněji na jeden konkrétní úraz, který skončil smrtí. Jedná se o jeden z mnoha úrazů, k nimž na námořních lodích došlo. Kromě toho, že ho lze využít jako ilustrativní příklad dané problematiky, nabízí možnost porovnání informací ze tří různých zdrojů (z rozhovoru, z lodního deníku a ze záznamů bývalé Státní bezpečnosti). Tento úraz velmi stručně nejdříve zmínil jeden z narátorů, ovšem s tím, že události nebyl osobně přítomen, že o případu ví z doslechu:

A udělali nějakou cestu a ten Petřík, co strídal čífa, tak ten miláček na Baltu se šel podívat na ponor, nalítej. Nenechal se uvázat a z toho žebříku spadnul do vody. Samozřejmě, kapitán Búci vyhlásil „Mayday“, ne „Men over board“. Takže se sjížděly lodě. Sjížděly se lodě a Západní Němci zjistili, že plave chlap ve vodě. Tak ho vytáhli, lehce podchlazeného. Když ho vytáhli a dali do vany, tak zhebnul. A bylo vymalováno. Bylo vymalováno a bylo po Petříkovi. On byl takový malinkatý Napoleonek.¹⁴⁶

Ve vyprávění je zřejmá především osobní antipatie vůči poškozenému (narátor hovoří o tom, že jmenovaný Petřík lidem vyhrožoval, poškozoval je), o průběhu události však narátor příliš informací nepodává. V lodním deníku je celý incident (odehrál se 18. září 1988 na cestě z polského přístavu Świnoujście do přístavu Flushing, který se nachází v těsném sousedství New Yorku) popsán velmi detailně, soustředí se na sled

¹⁴³ Například záznam plavby lodi Republika I v roce 1966 z Kuby do Polska: *Silné boční výkyvy – do 30 stupňů. Lod' nabírá vodu z levé strany. Vlny a vodní tříšť zalévají palubu lodi, ventilátory a kryty nákladových jicnů. U člunu č. 1 prohnuta levá strana v místě doteku člunu s devitem.* (NA, fond ČNP (nezpracovaný), lodní deník Republika I, č. 8, dvoulisty 26–29).

¹⁴⁴ *Druhá věc, úrazy. Drobné úrazy hlavně. [...] Ale spáleniny a špony v oku. [...] A to když jste na širém moři, tak se to z rohovky špatně vydlabává, když celá lod' drncá.* (Rozhovor s Igorem Piňosem vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010).

¹⁴⁵ Jeden z narátorů dokonce zachraňoval oběšeného kolegu – blíže k tomu záznam rozhovoru s Jánem Jurcem v příloze č. 7.

¹⁴⁶ Rozhovor s Jiřím Nožičkou vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010.

událostí, na kroky, které byly podniknuty pro záchranu lidského života (vzhledem k rozsahu textu je doslovný přepis z lodního deníku uveden v příloze č. 5).

V materiálech bývalé Státní bezpečnosti je pak celá situace stručně shrnuta takto (přepis je doslovný, včetně případných pravopisných chyb):

Dne 20. 9. 1988 v 9.10 hodin telefonicky oznámil GŘ [generální ředitel – pozn. autorky] ČNP Praha s. SOKOLÍK, že dne 19. 9. 1988 v 20.10 hodin ve Svinousci PLR při měření hloubky vody na volném moři u lodi MÍR spadl do Baltického moře 1. palubní důstojník Ing. Josef PETŘÍK nar. 26. 01. 1946. Záchranných operací, mimo lodi MÍR se zúčastnila sovětská a západoněmecká voj. loď. PETŘÍK byl nalezen po 22.00 hodině západoněmeckou posádkou, ještě žil, ale po příchodu sovětského vojenského lékaře bylo zjištěno, že zemřel. Případ se vyšetřuje jako pracovní úraz se smrtelným následkem. Vyrozuměna byla Měst. správa SNB [Sboru národní bezpečnosti – pozn. autorky] v Praze. Případné informace může podat s. Rozkošný z ČNP. O věci byl informován náčelník 1. oddělení s. kpt. HAKL.¹⁴⁷

Tato událost se pak v objektovém svazku objevuje ještě jednou, tentokrát v rámci zprávy, kterou některý z důvěrníků či informátorů ke smrtelnému úrazu 1. palubního důstojníka podal:

Pramen vytěžením námořníků [...] zjistil, že důvodem celého pracovního úrazu bylo to, že důstojníci nerespektují příslušné předpisy pro činnost lodi. Konkrétně v případě Petřika to bylo to, že vylezl na schůdky na boku lodi, aniž by se zajistil provazem, jak by správně měl. Vlastní příčinou byla podnapilost Petřika.¹⁴⁸

Kromě svědectví o úmrtí námořního důstojníka nám tyto ukázky (a jejich srovnání) zprostředkovávají ještě další informace. Velmi zřetelná je zde solidarita mezi námořníky a ochota okamžitě pomoci, a to bez ohledu na vnější okolnosti (stačí pozorně si v záznamu z lodního deníku přečíst, kolik plavidel se do záchranu tonoucího okamžitě zapojilo). Druhé zjištění se týká pramenné základny – dvou oficiálních záznamů (lodní deník a záznam z materiálů bývalé Státní bezpečnosti) a dvou osobních, resp. zprostředkovaných svědectví. Zatímco v záznamu v lodním deníku je velmi detailně popsána celá záchranná akce, zpráva StB nabízí jen stručný popis události (autor nebyl přímým účastníkem nehody a záchranné akce, pravděpodobně vycházel z oficiální zprávy zaslané velitelem lodi podniku). Nespornou výhodou záznamů z lodního deníku je skutečnost, že ten, kdo událost zapsal, byl jí také bezprostředně přítomen a znal svou povinnost všechny okolnosti pečlivě

¹⁴⁷ Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 17, str. 131.

¹⁴⁸ Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 18, str. 31.

a správně do lodního deníku zaznamenat.¹⁴⁹ Zároveň však vidíme, že v obou oficiálních záznamech chybí (pravděpodobná) prvotní příčina celé události – tedy opilost zemřelého při výkonu práce. Výraz „pravděpodobná“ byl v předchozí větě použit záměrně, protože jak narátor, tak informátor StB mají informaci o podnapilém stavu zemřelého z dalšího zdroje (ústního vyprávění jiných námořníků). Citovaný příklad s využitím všech zdrojů tedy může sloužit jako ukázka rizika, s nímž se námořníci při práci setkávali, ale i jako příklad osobní nezodpovědnosti jedince (opilost), nebo také solidarity mezi námořníky. A zároveň dobře ukazuje, že je-li to možné, měli bychom porovnávat a interpretovat údaje ze všech dostupných zdrojů.

Vraťme se však k původnímu tématu této podkapitoly, tedy povolání námořníka. K již zmíněným rizikům práce námořníků je potřeba přičíst skutečnost, že československé námořní lodě často převážely zbraně (podrobněji k tomu dále) a v některých případech se pohybovaly v blízkosti ozbrojených konfliktů.¹⁵⁰ A jelikož někdy dokonce na lodi nebyl přítomen ani lékař,¹⁵¹ je zřejmé, že míra ohrožení zdraví a života námořníků při výkonu povolání byla značná. Narátoři ale vše, co souviselo s jejich prací, vnímali nejčastěji jako něco nevyhnutelného, jako riziko, které tvoří trvalou součást jejich života, protože nejdůležitější je dobře odvedená práce:

A musím teda říct, to určitě vám táta říkal taky, 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.¹⁵²

¹⁴⁹ V lodních denících jsou záznamy nejen o poloze lodi, ale také o rozsvěcení a zhasínání osvětlení lodi, o vyvěšování vlajek, o posunování času, o cvičném poplachu a podobných každodenních úkonech, takže námořníci byli zvyklí všechny okolnosti plavby skutečně pečlivě zapisovat.

¹⁵⁰ *Začalo se střílet, tak jsme sebou praštili pod popelnicu. Ve dne oni obvykle moc nestříleli, ale nějak se jim to asi vymklo z ruky nebo co. Takže veliké střelení, těm popelnicím uříkli vršek. No nerad, nerad na to vzpomínám.* (Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010).

¹⁵¹ Jeden z lékařů k tomu dodává: *On o to nebyl velký zájem. Protože plat nebyl zas tak impozantní a lidi ztráceli kariéru. Nebo si mysleli, že ztrácí kariéru. Já jsem mohl jezdit jedině díky tomu, že jsem měl naprosto úžasného pana primáře, který říkal: „Víš, my jsme nikam nemohli, ale když můžeš, prosím tebe, jeď, já ti to přeju.“ Takže mě opakovaně pouštěl na moře. Tehdy se to jmenovalo takzvaná kádrová rezerva. Bylo to skoro totéž, jako kdybyste jela pracovat třeba do Libye. Tady jste byla 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 šéfa, 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.* (Rozhovor s Igorem Piňosem vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010).

¹⁵² Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

FINANČNÍ OHODNOCENÍ PRÁCE NÁMOŘNÍKA

Otázka finančního ohodnocení práce úzce souvisí s předchozím tématem „povolání námořníka“. V období před rokem 1989 byla v odměňování námořníků jistá specifika,¹⁵³ která pro ně (v porovnání s „běžnými“ obyvateli republiky) znamenala určité zvýhodnění. Nebudeme se zde zabývat vývojem a úpravami mzdových ukazatelů v průběhu času, ale zaměříme se na ty parametry finančního ohodnocení námořníků, které ovlivňovaly nejen jejich životní úroveň, ale v praktické rovině také každodenní život.¹⁵⁴ Základní plat byl diferencován podle funkčního zařazení (do tří, resp. čtyř kategorií), přičemž významně nepřevyšoval republikový průměr.¹⁵⁵ Plat se dále navyšoval percentuelním příplatkem za odpracované roky (nejvýše 20 %), příplatky za práci přesčas, za práci o víkendech a svátcích (toto souviselo s nutností zajistit na lodi nepřetržitý provoz). Pokud byl námořník na „vynechávce“, tedy čerpal doma dovolenou a náhradní volno a čekal na další nalodění, pobíral 55 % svého platu (námořníci si proto v době vynechávky často hledali různé brigády, ať již s povolením zaměstnavatele, nebo tzv. načerno¹⁵⁶). Stravu a ubytování na lodi v plné výši hradil zaměstnavatel, při pobytu manželky či dětí na lodi hradil námořník určitou částku za stravné a ubytování za den pobytu.¹⁵⁷

Významným momentem v odměňování pak bylo vyplácení tzv. nalodovacího příplatku; ten námořník pobíral ode dne nalodění do dne vyloďení, jeho výše byla odstupňována podle funkcí a stanovena následovně:

	I. kategorie	II. kategorie	III. kategorie	IV. kategorie
1963–1964	2,20 USD	1,80 USD	1,40 USD	0,70 USD
1967–1968	2,20 USD	1,80 USD	1,40 USD	0,70 USD

¹⁵³ Popis změn, k nimž v odměňování námořníků došlo po roce 1989, není součástí této práce.

¹⁵⁴ Informace zde uvedené vycházejí z Výnosů ministerstva dopravy za období 1963–1981 (Mzdy a platy: online).

¹⁵⁵ Detailní rozbor finančního ohodnocení není předmětem této práce; ke zpracování spolehlivé analýzy by bylo potřeba srovnání s dobovými ekonomickými ukazateli, s dalšími profesními skupinami atd.

¹⁵⁶ Pro ilustraci vzpomínka jednoho z narátorů: *Takže já vždycky jsem býval tak dva měsíce doma, maximálně. Měsíc, dva. Doma bych se asi zbláznil. Nemůžu pořád číst nebo koukat na televizi. A já jsem populární na lodi s tím, že já jsem jezdil, díky mým 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. Všichni ti kolegové vždycky za mnou přišli. To bylo páté patro, restaurace Rostov. To bylo něco pro mě – v bílém plášti, já strojník. (Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010).*

¹⁵⁷ Výše úhrady není v dostupných materiálech stanovena, dle vyprávění narátorů (a vlastní zkušenosti autorky práce) lze říci, že se jednalo o částku, kterou si mohli dovolit uhradit námořníci všech funkcí.

1973	4,60 USD	4,40 USD	3,80 USD	3,00 USD
1980–1981	4,60 USD	4,40 USD	3,80 USD	3,00 USD

Tabulka 2: Výše nalodovacího příplatku¹⁵⁸

Vezmeme-li „běžného“ námořníka (III. nebo IV. kategorie) a běžnou dobu nalodění půl roku,¹⁵⁹ dojdeme k částce přibližně 694 dolarů, resp. 548 dolarů, kterou měl námořník k dispozici. Z toho třetina mu byla povinně vyplácena na účet u Živnostenské banky v tuzexových poukázkách, takže v zahraničí měl k dispozici 486 dolarů, resp. 384 dolarů na půl roku. Ty pak mohl čerpat v přístavech v měně daného státu, a to podle počtu odpracovaných týdnů, měsíců (hotovost vyplácel lodní hospodář). Dále si mohl za cizí měnu vyměnit další část platu (odstupňováno podle funkčních kategorií: 600,- Kčs; 450,- Kčs; 350,- Kčs; 200,- Kčs měsíčně). Tato výměna však mohla být použita pouze k úhradě výloh v přístavech zemí socialistického tábora a *k nákupům předmětů osobní potřeby v lodní kantýně*¹⁶⁰ (typicky cigarety, alkohol, žvýkačky, pánská kosmetika). Pokud tuto částku námořník nevyčerpal, byla mu převedena na tuzexové poukázky (bony) v poměru 1,- Kčs : 0,6 bonu.

Připočteme-li nutné výdaje při pobytu v přístavech (i kdyby jen místní přeprava a telefonní poplatky, když chtěl námořník hovořit se svojí rodinou), je částka 486 (384) dolarů na půl roku opravdu velmi nízká. Pokud tedy chtěli námořníci v kapitalistických zemích nakoupit tehdy v Československu žádané a nedostatkové zboží (především elektroniku, oděvy, kosmetiku¹⁶¹), museli hledat příležitosti, jak svůj příjem zvýšit. A tak zatímco v kapitalistických státech nakupovali spotřební zboží, v Sovětském svazu, na Kubě, v Indii i jinde provozovali obchod na černém trhu. Protože, jak říká jeden z narátorů, *všude tam, kde byla bída, tak námořníkům bylo dobře.*¹⁶² Přibližně polovina narátorů se k tomuto tématu buďto nevyjádřila, případně nebyl v průběhu rozhovory pro danou problematiku vytvořen vhodný prostor. Někteří narátoři téma obchodování na černém trhu pak stále vnímají jako ohrožující, protože ve své době nelegální.

¹⁵⁸ Mzdy a platy: online.

¹⁵⁹ Doba nalodění bývala často mnohem delší (nezřídka i jeden rok), protože podmínkou vylovení bylo odpracovaných minimálně šest měsíců na lodi a vylovení v evropském přístavu.

¹⁶⁰ Mzdy a platy: online.

¹⁶¹ Námořníci měli určité celní úlevy, stanovené Ústřední celní správou, na které měli nárok po 180 dnech pobytu v cizině v jednom kalendářním roce. Úlevy se však vztahovaly jen na zboží pro vlastní potřebu člena posádky nebo členů rodiny bydlících s ním ve společné domácnosti (Mzdy a platy: online).

¹⁶² Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

Pokud však narátoři o obchodování na černém trhu hovoří, přiznávají zároveň, že se ho sami účastnili. Vzápětí ale dodávají, že byli k tomuto jednání donuceni vnějšími okolnostmi, tedy nízkým platem (což bylo výše do značné míry potvrzeno), a že jejich aktivity v této oblasti nikdy nepřekročily únosnou mez. Ti opatrnější pak o nedovoleném obchodování hovoří spíše jako o aktivitách třetích osob, jejich osobní zkušenost je však z vyprávění patrná. Z charakteru výpovědí lze také vyvodit přetrvávající vědomí toho, že se z pohledu tehdejšího práva dopouštěli nezákonné činnosti, za kterou mohli být potrestáni (příčemž jako nejhorší trest zde byla vnímána ztráta zaměstnání). Podívejme se nyní prostřednictvím konkrétních příkladů na některé obchodní transakce:

Když jsem jezdil do toho Murmanska, tak z kantýny ty tuzexové parfémy dámské, to jsme měli do klubu, kartony žvýkaček. Abychom nemuseli měnit za ten šílený kurs. Opravdu mám čisté svědomí, opravdu, opravdu, opravdu. [...] Báł jsem se, abych se nedostal do průseru. [...] V době olympiády [olympiáda v Moskvě v roce 1980 – pozn. autorky] byl přísný zákaz vývozu sovětské tehdy měny. Tam pár kluků si pomohlo. Kuchaři dali do prádla džíny nějaké, bundy. Taky jsem si dal dvoje hodinky na ruku, jedny jsem prodal. Ty Orienty, z Hamburku. [...] Báł jsem se, aby mě nevyhodili, jako vyhodili pár lidí. [...] Nejlepší fór byl, když kluk se takhle vrátil po deseti letech na loď, taky nějakou šmelinu si připravil a černá brigáda¹⁶³ ho vystihla. Tak zaplatil pokutu, že celé nalodění jezdil na tu pokutu jenom.¹⁶⁴

Hamburk–Murmansk. To bylo takové údolí byznysu.[...] To byla zlatá cesta. Do Murmanska se vozily Montány džíny, zpátky zase nějaké blbosti. [...] No, kaviár a takové. 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. Takže jste si malinko přilepšila. Ale já nebyl z těch, kdo by chtěl zbohatnout. Čistě na takovou tu režii. Já jsem nic nepřeháněl. Nikdy jsem nepřeháněl byznys. Nikdy. Říkal jsem si: „No, vyhodí mě a co dál.“ Nemělo to cenu. [...] Chytili a vyhodili. Ježíši. Chytili a vyhodili. Ale to bylo neúnosné. Blaník na Kubě. Ty šátečky. Aféra se šátečkama.¹⁶⁵ Poněvadž, chápete, ty lidi byli nenasytí. On ne že by si prodal deset šátečků. On jich musel mít sto. Sto a víc. [...] Ale já jsem všechno měl v takové, dalo by se říct, skromnosti, v klídečku. Jedny dvoje džíny se bouchly, nějaké ty žvejkačky, to nebylo o tom, to věděl každý. To nebylo, že by to byl nějaký přestupek.¹⁶⁶

¹⁶³ Pokud narátoři hovoří o tzv. černých brigádách, mají na mysli o přístavní celní správu, která prohlížela loď (někdy poměrně důkladně), zda nepřiváží do přístavu nedovolené množství například cigaret a alkoholu (všechno toto zboží muselo být před vjezdem do přístavu (i na kotviště před přístavem) zapečetěno v lodním skladu).

¹⁶⁴ Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010.

¹⁶⁵ Narátor Igor Piňos ve svých psaných (nepublikovaných) vzpomínkách, které v rámci rozhovoru tazatelce poskytl, k této aféře uvádí, že šátečky z umělého hedvábí byly nepostradatelnou součástí garderoby každé Kubánky. A bylo je možné koupit jen od našich námořníků, kteří je ve velkém objednávali u populárního lodního dodavatele východoevropských námořníků Moschkovitwze za průjezdu Kielským kanálem ve velkém. [...] Ovšem jako vždy se našli nenasytové, kteří při té hojnosti museli ještě hlasitě mlaskat. Takže když si jeden frajer musel stůj co stůj v havanském námořnickém klubu přede všemi – myšleno především před všudypřítomnými kubánskými fízly a našimi donašeči – zapálit havanský doutník destiposovou bankovkou, věc byla jasná. Štára kubánských celníků, která nazírá logicky na lodi následovala, objevila žádový palivový tank místo určeného obsahu plný inkriminovaných šátečků. Byl z toho docela slušný mezinárodní průser, který se řešil docela vysoko. (Piňos, s. d.)

¹⁶⁶ Rozhovor s Jiřím Nožičkou vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010.

My už jsme tam byli v době, kdy Rusové po tom tvrdě šli. Ale byly doby, to byli ti před námi, že když vylodovali, tak z Hamburku přijížděli auty. Vylodovali po vlastní ose. Protože se prodávalo ve velkém. Slyšel jsem vykládat historku, že třeba když se dávalo prádlo na prání do prádelny, tak museli jet na dvakrát, protože jedno auto vezlo džíny a teprve druhé auto vezlo prádlo. A nad Murmanskem na kopci je obrovská socha nějakého Rudoarmějce, my jsme mu říkali Aljoša.¹⁶⁷ A byli tam kluci na nějaké ty svátky, takže vymysleli, jak džíny dostat na břeh. Tak se upletl obrovský věnec a v tom věnci bylo několik desítek džín. (směje se) A že posádka m/s Košice nese věnec k té soše. To byly veselé historky. Když ale někoho chytli, byly tvrdé tresty. Vylodění a vlastně vyhození z práce.¹⁶⁸

A na Kubě tam bylo výhoda, že tam nic se nedalo koupit. Nebylo potřeba peníze šetřit. A všechno se dalo prodat. Všechno se dalo zpeněžit. Všechno. Veškeré oblečení, staré oblečení, všechno se dalo prodat. Praktikovalo se to tak, že když jsme šli na Kubu, v Polsku jsem na tržnici koupil nějaká trička. Ta nejlevnější, hlavně, aby tam bylo něco jako Marlboro nebo USA. Pár triček, nějakou kosmetiku ženskou, vyloženě levné šminky, parfémů polské, které byly nekvalitní, prostě se nakoupilo. Takové množství sa koupilo jenom na tu Kubu. Došel jsem na Kubu, no a praktikovalo se to tak, že šel jsem do přístavu měl jsem svoje tričko a dal jsem na to ještě čtyři nebo pět triček Marlboru. (naznačuje oblékání) A šel jsem cez bránu. Samozřejmě, na Kubě, v přístavu na bráně armáda pomalu stojí. Přístav oplocený, hlídáný. Celník: „Co mám?“ „Nic nemám.“ Kapsy prázdné, nic. Prostě nemám nic. Tak jsem šel, ukázal jsem námořní knížku, šel jsem do města. Došel jsem do první hospůdky. Číšník, když jsem z dálky šel, už viděl: „Ó, Marlboro! Amerika! Amerika!“ Už ma volal dozadu za výčep a už mě svlíkal. „Dolů, dej to dolů.“ A nakonec vzal aj moje tričko, co jsem měl staré, propocené, špinavé. (smích) Mohl jsem mít aj pracovní tričko. Všechno, všechno, všechno vzal, dal mi kopu pesáků [kubánská měna peseta – pozn. autorky]. Bezcenné svým způsobem všude na světě. Ale na Kubě jsme byli kingové. A mohli jsme si dopřát cervézo [cerveza – španělsky pivo – pozn. autorky], rum a šampus. [...] Prodal tolik a dostal tolik peněz, pesáků, že nevěděl, co s nima. Tak vytapetoval kajutu penězi. Jednu stěnu vytapetoval penězi. Byl velký průser potom na plaubě. Fakt vytapetoval jednu stranu pesákmi, měl vytapetovanou stěnu.¹⁶⁹

Rozšířenost tohoto jevu dokládají také záznamy z objektového svazku ČNP bývalé Státní bezpečnosti, kde – navzdory neúplnosti záznamů¹⁷⁰ – se tato problematika objevuje téměř ve třiceti různých záznamech či zprávách. Takový rozsah informací naznačuje, že nedovolené obchodování byl jev významný minimálně z hlediska sledování a sbírání informací o jednotlivcích, že byl častým tématem „donášení“, tedy pravděpodobně žádoucím typem informací.

Další důvod, proč je toto téma v kontextu práce poměrně důležité, jsou jeho dopady na rodinu, případně širší okolí námořníka. Nedovolený obchod, kromě toho, že umožnil

¹⁶⁷ Socha Aljoši, 42 metrů vysoká, hledí směrem od města, k přístavu. Postavena v roce 1973 v masivním socialistickém stylu, symbolizuje roli Murmansku při zásobování Sovětské armády ve Velké vlastenecké válce.

¹⁶⁸ Rozhovor s Jindřichem Tesařem vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010.

¹⁶⁹ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

¹⁷⁰ Některé složky byly skartovány, o čemž svědčí záznamy uveřejněné ve svazku, například návrhy na skartaci dílů II, III, VIII (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 13, str. 167–171) a dílu IV (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 17, str. 251).

námořníkům užívat si v „chudých“ zemích různých zábav a nočního života, byl provozován především za účelem získání cizí měny pro nákup „západního“ spotřebního zboží, elektroniky, oblečení, kosmetiky. Toto zboží pak rodině námořníka přinášelo jednak vyšší materiální standard, jednak možnost vlastnit a užívat nedostatkové (někdy i zcela nedosažitelné) zboží, a dále přístup do sítě obchodů Tuzex, tedy dlejší možnost opatřit si nedostatkové či dokonce luxusní zboží. To vše pak do značné míry ospravedlňovalo nepřítomnost manžela a otce v rodině. Souvislosti mezi materiálním standardem a rodinným životem námořníka proto bude dále ještě podrobněji rozpracována.

KAŽDODENNOST NA NÁMOŘNÍ LODI

Téma každodennosti je v kontextu této práce důležité především proto, že právě běžná každodenní rutina tvořila podstatu života na námořní lodi. Podívejme se nyní stručně na základní rysy tohoto života: osmihodinová pracovní doba (v tropickém pásmu šestihodinová); strážní služby (na moři po čtyřech hodinách, v přístavech po šesti); třikrát denně teplé jídlo (včetně polévky a moučnicku v poledne, předkrmu večer¹⁷¹); na starších lodích (především lodi provozované v sedmdesátých letech a polovině let osmdesátých) ubytování po dvou, společné sociální zařízení. Pokud jde o volný čas, tak měli námořníci k dispozici ne příliš rozsáhlou lodní knihovnu, přibližně dvacet celovečerních filmů (z toho asi polovinu tvořily filmy „ideologicky správné“, tedy „nekoukatelné“) a podobné množství filmů krátkometrážních; dále karty, stolní hry, na modernějších lodích bazén a tělocvičnu. V období do roku 1989 však často místo tělocvičny zbývala námořníkům pouze možnost večer si zaběhat několikrát okolo lodi, jeden ping-pongový stůl a bazén minimalistických rozměrů (přesto hojně využívaný):

¹⁷¹ Kvalita stravy bývala tradičně vysoká a v dostatečném množství (jeden z narátorů – kuchař (rozhovor s Janem Kurkou vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010) – zmiňuje například závody v pojídání řízků); kuchaři vyráběli nejen tříhodové polední a dvouhodové večerní menu, ale také vydatnou teplou snídani, pekli vlastní chléb, vyráběli zákusky a zmrzlinu. Pro ilustraci je v příloze č. 6 přiložen jeden z mnoha jídelních lístků (je z něj mimo jiné patrné, že strava byla připravována s ohledem na vykonávání těžké práce).



Obrázek 6: Lodní bazén na lodi Vítkovice I (1966–1987)¹⁷²

Skutečným požeňáním pak byl na lodi člověk s kytarou, případně člověk, pro kterého je bavit lidi radostí a naplněním:

Ale na dvou velvyslanectvích jsme hráli naše lodní divadlo. Oni z toho byli úplně vykulení. Pamatuji, jak velvyslanec říkal, že nevěří, že se může na lodi udělat divadlo, že to existuje. [...] Ale já třeba jsem zažil na dvou lodích, že jsme se domluvili a udělali jsme závody, kdo chytí víc krys. Tam tenkrát bylo hodně krys. A my jsme si je kradli navzájem. Mašínáci je měli schované v pucvoli, my to měli v písku. A kde jsme mohli, tam jsme je tahali. Protože kapitán si nás jednou zavolal a kdo mu ukázal, kolik krys měl, tak ten dostal flašku balantýnky [whisky Ballantines – pozn. autorky]. A nám šlo o prestiž. [...] A povedlo se mi, že na každé lodi, co jsem byl, jsme dělali různé turnaje. Ať už v kartách, v kanastě, v šachách.¹⁷³

Na lodích se také odehrálo bezpočet různých „kanadských“ žertů; nářatoři je při neformálních setkáních často zmiňují a tyto vzpomínky patří mezi jejich nejhezčí. Shodují se také na tom, že sice jezdili za málo peněz, ale že si užili opravdu hodně zábavy a „srandy“. Humor na lodi fungoval jako jedna z hlavních volnočasových aktivit, jako způsob katarze a uvolnění. Námořníci, kteří profesi stále vykonávají, pak říkají, že dnes je peněz dostatek, ale zábava vlastně žádná.

¹⁷² Fotogalerie: online.

¹⁷³ Rozhovor s Jaromírem Vápeníkem vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010.

Zdalo by se, že každodenní život námořníka byl v podstatě takovou zábavnou hrou, která se odehrávala v exotických podmínkách. Je však třeba opětovně připomenout náročnost práce, časté ohrožení zdraví a života a izolovanost od rodiny (půl roku, rok, někdy i déle), které s sebou tato práce přinášela. Navíc komunikace s rodinou probíhala pouze prostřednictvím dopisů, které shromažďoval podnik a zasílal na místo, kde se očekávalo, že loď bude kotvit, takže námořník zůstával v průměru jeden až dva měsíce bez jakýchkoliv zpráv z domova. Ve výjimečných případech (např. narození dítěte) pak z podniku zaslali na loď telegrafickou zprávu, o jejím odeslání však rozhodovalo ústředí. V okamžiku, kdy námořník obdržel dopis od rodiny, všechny zprávy a události byly již minulostí:

Tehdy samozřejmě neexistovalo volat domů. Neexistovaly žádné satelity, takže jste někam 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, to znáte, že jo.¹⁷⁴

Pokud v takovém dopise byly špatné zprávy, trápil se námořník několik týdnů i měsíců než dostal dopis další, což samozřejmě vnitřně rozkládalo jeho psychiku. Kromě této izolovanosti od domova a nejbližších bývali námořníci často frustrováni také dlouhými pobyty v místě zakotvení či na otevřeném moři před přístavem, tzv. rejdě, kde čekali na naložení nebo vyložení, aniž by tušili, jak dlouho takový postoj bude trvat (často, zejména v rozvojových zemích, se jednalo o čekání v řádech měsíců¹⁷⁵). Na jedné straně tedy námořník vykonával těžkou práci v náročných, někdy až extrémních podmínkách, a na straně druhé měl poměrně značné množství volného času, který trávil v izolaci (vzdálený svým blízkým, žijící v okruhu přibližně třiceti až pětaticeti dalších lidí, k dispozici měl jen velmi málo podnětů a možností, jak trávit volný čas).

Zde vstupuje do hry alkohol, finančně dostupný, kvalitní alkohol:

Aj keď to nebolo nijak drahé v tých časoch. To bolo skutočne veľmi lacné. V porovnaní s cenou alkoholu u nás doma to na lodi bolo fakt za facku.¹⁷⁶

Večírek pak fungoval jako zpestření, jako narušení jednotvárnosti dnů, alkohol jako způsob odreagování se, zapomenutí. Není překvapující, že někteří jedinci si v těchto

¹⁷⁴ Rozhovor s Igorem Piňosem vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010.

¹⁷⁵ Názorným příkladem je postoj lodi Orava II v roce 1985 v angolské Luandě – loď zde byla kvůli vykládce cukru skoro čtyři měsíce (NA, fond ČNP (nezpracovaný), lodní deník Orava II, listy č. 13, 14, 15).

¹⁷⁶ Rozhovor s Michalem Svoreněm vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010.

podmínkách vypěstovali závislost. Pokud o alkoholu hovoří sami narátoři, tak spíše poukazují na někoho, kdo hodně pil, přičemž se soustředí na osoby, k nimž měli či mají negativní vztah. Za „ožraly“ tak byli označováni například političtí pracovníci, komunisté, sovětští kapitáni. Je možné, že všichni tito lidé skutečně nadměrně konzumovali alkohol; stejně tak je ale možné, že i některý z kamarádů či kolegů narátora (možná i on sám) se choval stejně. Jelikož je ale toto chování sociálně nežádoucí, mohlo být zamlčeno. Obecně však lze říci, že alkoholismus byl mezi námořníky spíše problémem jedinců, stejně jako v kterékoli jiné sféře života.

Ještě méně než o pití alkoholu se toho prostřednictvím rozhovorů (i dalších pramenů) dozvíme o jiné stereotypní představě, s níž jsou námořníci často spojováni, představě o tom, že námořník má „v každém přístavu jinou ženu“. Žádný z narátorů toto téma nezmínil (o to častěji však zmiňovali nevěrnost některých manželek či partnerek, podrobněji k tomu dále), a to ani zprostředkovaně, tedy prostřednictvím vyprávění o někom jiném. Z několika neformálních setkání s bývalými námořníky, kterých se autorka práce zúčastnila, však jasně vyplývá, že námořníci v západních zemích většinou navštívili alespoň jednou nějaký erotický podnik (ať již kino, striptýz), nejčastěji kvůli tomu, aby si dopřáli zážitek v Československu v té době nedosažitelný. Další aktivity tohoto typu nepodnikali, a to především kvůli nedostatku západní měny (nákup nedostatkového zboží pro vlastní potřebu i pro rodinu byl vždy upřednostněn). Jiná situace však nastala v zemích chudých, kde bylo možné pobýt s ženami za naprosto nepatrnou sumu:

Zvláště v těch chudých krajích, v chudých zemích, na Filipínách nebo 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.¹⁷⁷

Tento narátor také poměrně výstižně narátor celou problematiku shrnuje:

Můžeme se na to dívat, jak chceme. Ale patřilo to k tomu. Byla to, řekl bych, potom i věc každého jednotlivého námořníka, jak se k tomu postavil.¹⁷⁸

Je zajímavé, že ačkoliv se v objektovém svazku bývalé Státní bezpečnosti o ČNP objevují různá udání, často i bizarní,¹⁷⁹ udání na téma sexuálních vztahů námořníků v zahraničí se

¹⁷⁷ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

¹⁷⁸ Tamtéž.

zde prakticky nevyskytují. Vzhledem k charakteru spolupráce jedinců s StB nelze říci, že by tomu tak bylo díky loajalitě informátorů vůči svým kolegům. Lze spíše hypotetizovat, že pokud se informace tohoto typu ve svazcích příliš neobjevují, ke zmíněným aktivitám také příliš často nedocházelo – v uzavřeném kolektivu by se jen stěží utajily.

Na závěr kapitoly o každodennosti na námořných lodích zbývá tematizovat milenecké vztahy, ať již trvalé či dočasné, které námořníci mohli v přístavech navazovat. V západních zemích toto nepřicházelo příliš v úvahu – jednak díky mechanizaci a dobré organizaci práce zde loď pobývala jen velmi krátce (nakládka/vykládka v hodinách či dnech na rozdíl od týdnů, někdy i měsíců v rozvojových zemích), jednak pro místní ženy námořníci, navíc východoevropští, nebyli žádanými partnery – jako potencionální partneři nemohli nabídnout hmotné zabezpečení ani sociální status. O trvalý svazek se ženami „na druhém konci spektra“, tedy v zemích rozvojových, pak neměli zájem naši námořníci (v podstatě z podobných důvodů, kvůli nimž byli oni odmítáni na „západě“). Mnoho československých námořních důstojníků se však v průběhu studia na vysoké škole námořní oženilo s cizinkou (nejčastěji k tomu docházelo v Oděse). Protože v bývalém Sovětském svazu byl pro ženy sňatek cizincem jediným možným způsobem, jak se dostat z nuzných životních podmínek, oděské ženy měly jedinečnou příležitost se s cizinci seznámit a následně se za ně provdat:

[U]háněly holky těžce, ale já se nedal.¹⁸⁰

Já mám taky manželku z Oděsy. [...] Ze studií. (důraz) Později to by mě ani nenapadlo. (smích) U studia se to tak seběhlo. Tam koluje takový vtíp, řeknu to v originále: „Móžet li Aděsítka výjti za krakadila? Móžet. Když by plával.“ [Может-ли Одеситка выйти за крокодила? Может, когда бы плавал.] (smích) A „plávat“ to znamená jezdit na lodi. (smích) To znamená do zahraničí. To už potom braly cokoliv.¹⁸¹

¹⁷⁹ Například záznam, v němž spolupracovník StB informuje, že dotyčný je podezřelý z rozkrádání, poněvadž si z železného materiálu (určeného k likvidaci) vyrobil lampu a panty na chalupu (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 18, str. 185).

¹⁸⁰ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹⁸¹ Rozhovor s Jiřím Jurčíkem vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010.

PŮSOBENÍ KOMUNISTICKÉHO REŽIMU NA NÁMOŘNÍCH LODÍCH

V rámci tohoto interpretačního okruhu se zaměříme na to, jak námořníci zažívali působení vládnoucí komunistické ideologie i některých politických institucí v době, kterou trávili na lodi. Téma v rozhovorech příliš reflektováno nebylo a pokud ano, tak spíše ve formě stručných odpovědí na položené otázky. Vzhledem k charakteru prvního rozhovoru (rozhovor mapující životní dráhu narátora, pokud možno bez kontroverzních témat, viz teoretická část) nebyla narátorům položena otázka týkající se jejich členství v Komunistické straně Československa (KSČ). Je však zajímavé, že kromě jednoho, všichni narátoři své členství či nečlenství v KSČ sami zmínili, většinou v souvislosti s jiným tématem (například procesem přijímání k ČNP).

Jeden z narátorů byl po roce 1968 v rámci tzv. prověrek z KSČ vyškrtnut, což dokládá záznam objektového svazku bývalé StB.¹⁸² Toto není skutečnost nijak překvapivá, v rámci tzv. prověrek bylo z KSČ vyloučeno či vyškrtnuto více než půl milionu členů,¹⁸³ přičemž u Československé námořní plavby bylo vyškrtnuto 45 členů posádek a 15 pracovníků/pracovnic ústředí.¹⁸⁴ Pozoruhodné však je, že narátor uvedené události sám tematizuje, ale zároveň důrazně popírá své vyškrtnutí:

Ovšem on mě prostě ukecal. Tenkrát byla taková doba, že jo. Tak jsem byl kandidátem v roce šedesát šest. A v roce 1967 jsem vstoupil do strany. Skoro celá loď jsme vstoupili. A v tom devětašedesátém na lodi Kladno zůstali ve straně čtyři komunisté. My jsme tenkrát všichni vystoupili. Nikdo nás nevyloučil. Prostě jsme sami vystoupili ze strany.¹⁸⁵

Pohledem dnešní perspektivy lze vyškrtnutí z KSČ považovat za spíše pozitivní součást minulosti, protože přinejmenším implicitně může naznačovat, že se narátor postavil za reformní proces roku 1968 a proti následné okupaci Československa. Přesto se však narátor snažil tuto skutečnost popřít, resp. zatajit. Znamená to, že byly prověrky po roce 1968 zážitkem natolik traumatizujícím, že ještě po letech a v demokratické společnosti jej musí jedinec interpretovat tak, jakoby k němu vlastně nedošlo? A platí toto jen v případě

¹⁸² Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 11, str. 119.

¹⁸³ *K říjnu 1970 prověrky postihly 1 500 000 členů KSČ, z toho 17 % bylo zrušeno členství a 4,5 % bylo vyloučeno, což činilo přes 320 000 lidí jen v této první vlně.* (Vykoukal, 2000: 575).

¹⁸⁴ Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 11, str. 119.

¹⁸⁵ Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.

zmíněného narátora, nebo se jedná o jev mnohem častější? Snad některá z badatelských prací či srovnávacích studií na tyto otázky v budoucnu přinese odpověď.

Stranící mezi narátory (celkem čtyři) pak ve všech případech zmínili nutnost vstoupit do KSČ buď jako krok nezbytný pro postup (či udržení se) ve funkci, případně jako nutnost vyplývající z vnějších okolností:

Kámen úrazu byl, že jsem musel vstoupit do strany. Jinak to nešlo: „Kdybyste měl tu vysokou školu, tak by to nebylo podmínkou, ale když nemáte tu vysokou školu, tak my přivřeme obě oči, když vstoupíte do strany.“ To bylo v sedmdesátém devátém, nebo osmém roce. Tak jsem musel vstoupit i do strany. Takže jsem se stal čtvrtým důstojníkem a pak už to šlo pomalu jedno za druhým.¹⁸⁶

Nutili a nenutili. To bylo na každém. Já jsem tam teda vlezl nakonec na chvílku. 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.“ Ale bylo to nějak těsně před koncem, asi dva a půl roku jsem byl ve straně.¹⁸⁷

Možno mi trochu pomáhalo aj to, že ešte v Prahe keď som robil v lodeniciach, tak ma tam ukecal, aby som vstúpil do strany. [...] Aby som vstúpil do strany, že sa lepšie podarí aj dostať k ČNP. Že nebudem mať problémy s pasom a podobne. Tak to som mal taký zisťný cieľ. Ja som profitoval z členstva v strane tým, že možno trochu zavážilo to, že som bol člen strany, že som dostal ten pas bez problémov. A dostal som sa k práci, ktorá ma nakoniec bavila a mal som ju veľmi rád.¹⁸⁸

Z předchozí ukázky je zřejmé, že stranická organizace na námořní lodi z titulu stranické moci někdy dokonce mohla narušovat lodní hierarchii (například když nerespektovala požadavek kapitána na plnou informovanost), přičemž konečná odpovědnost za posádku, náklad i loď stále zůstávala pouze na kapitánovi. Ještě důrazněji toto zmiňuje další narátor, který navíc nabízí srovnání mezi hierarchií na československých námořních lodích (narušovanou stranickými vlivy) a svou současnou zkušeností z praxe u zahraničního rejdaře:

A tady to neexistuje. Tady je námořník. On musí sto procent své činnosti věnovat práci a nemůže se věnovat nějaké odborářské činnosti, stranické činnosti. Na lodích, tam člověk poznal, že neexistuje demokracie. A na našich lodích existoval takový nesmysl – demokracie. I když demokratická společnost neexistovala, ale tam svým způsobem ta demokracie existovala, protože to bylo všechno skloubené. Ano, kapitán velí. Ale stalo se třeba, že na stranické schůzi ten šéf strany, nebo odborář i toho kapitána, jak se říká, sepsul. Což je

¹⁸⁶ Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.

¹⁸⁷ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹⁸⁸ Rozhovor s Michalem Svoreněm vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010.

absurdní. To se nesmí stát. A tohle u těch západních společností, nebo dneska u všech společností, neexistuje. Tam je hierarchie, kapitán je kapitán, a ať řekne cokoliv, tak je to správně, respektive se to musí respektovat. Jestli máš stížnost, tak si ji napiš, respektive si to vyříd' jinak, ale ne na lodi. Lod' není od toho, aby se tady řešily nějaké problémy. Lod' je od toho, aby se na ní pracovalo.^{189,190}

Obecně lze k tématu působení komunistického režimu na námořních lodích říci, že členství v komunistické straně nebylo podmínkou přijetí k ČNP, i když toto zaměstnání umožňovalo cestovat v podstatě do celého světa. Hlavním důvodem zde pravděpodobně byla nutnost nejdříve zajistit provoz lodí kvalifikovanými posádkami; teprve poté bylo možné se soustředit na politickou angažovanost. Na druhé straně však bylo členství v KSČ rozhodující pro další kariérní postup, přičemž často docházelo k určitému „výměnnému obchodu“ – „vstoupíš do strany a my tě povýšíme“.¹⁹¹ A povýšení přinášelo nejen vyšší finanční ohodnocení, ale také vyšší status v lodní hierarchii, což nebylo zanedbatelné z hlediska profesního, ale ani z hlediska každodenního života (oddělené jídelny mužstva a důstojníků, nárok na úklid kajuty u kapitána a vyšších důstojníků, apod.). A v některých případech s sebou vyšší funkce nesla také možnost jednat se zahraničními dodavateli, a tak si finančně přilepšit.¹⁹²

V souvislosti s tématem vlivu komunistického režimu na provoz námořních lodí či životy námořníků je nutné zmínit ještě jedno dílčí podtéma – působení bývalé Státní bezpečnosti. Narátoři toto téma příliš nereflektují, což může být způsobeno především skutečností, že rozhovory byly vedeny s lidmi, kterým (až na malé výjimky) bylo umožněno vykonávat povolání námořníka v podstatě až do důchodového věku, případně do rozpadu ČNP, a kteří nebyli působením režimu ohrožováni natolik, aby se dostali do existenciální nouze či dokonce ohrožení života. Stejně jako u dalších citlivých témat (viz výše), ani zde nebyly kladeny přímé otázky a záleželo tedy na narátorovi, zda o dané

¹⁸⁹ Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.

¹⁹⁰ Je však potřeba dodat, že nejen stranická organizace narušovala pravomoci a rozhodování kapitána. V některých případech toto zásadním způsobem dělala manželka kapitána. Snad nejnázorněji o tom vypovídá jeden ze záznamů bývalé Státní bezpečnosti (podobných příběhů koluje mezi narátory více): *Obdobná situace je i u kapitána námořní plavby Ing. Karla Z. [přijetí zkrátka autorka práce] Jeho manželka je rovněž občankou SSSR a při spolujždách na lodi manželovi mluvila do řízení a velení lodi takovým způsobem, že musel být asi před 5 lety z funkce kapitána odvolán a opět byl puštěn na moře až po tom, co slíbil, že manželku na loď nebude brát. Z. patří k těm ženám, které se ve společnosti ukazují postavením manžela.* (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 19, str. 59).

¹⁹¹ Přesto však bylo možné vykonávat vysokou funkci (kapitán, 1. palubní důstojník), aniž by jedinec byl členem KSČ. V již zmiňovaném dokumentu „Seznam funkčních míst a osob určených pro styk se státním tajemstvím“ nalezneme šest takových námořníků (tři velitelé, tři 1. palubní důstojníci) (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 19, str. 163–177).

¹⁹² Například ve formě rabatu za dodávky zboží na loď (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 7, str. 219).

problematice bude hovořit (téma se proto objevovalo spíše náhodně, v rámci jiného tematického celku).

Ačkoliv materiály bývalé Státní bezpečnosti dokládají osobní schůzky mezi příslušníky StB a jejími spolupracovníky či důvěrníky a informátory, narátoři používají ve spojitosti s těmito lidmi označení „dopisovatel“, nikoliv v běžné mluvě užívané „donašeč“. Důvodem používání tohoto výrazu může být skutečnost, že pošta byla hlavním komunikačním kanálem, který námořníky spojoval s rodinou, se zaměstnavatelem i s životem v Československu obecně. Narátoři pak aktivity „dopisovatelů“ přímo nespojují s činností bývalé Státní bezpečnosti (a pokud ano, tak spíše retrospektivně, ve světle dnešních poznatků o této činnosti), ale reflektují (někteří) svou osobní zkušenost, že na základě písemného udání museli absolvovat pohovor na kádrovém oddělení ČNP. Určitá bagatelizace této problematiky v jejich dnešních výpovědích může vyplývat ze skutečnosti, že v podstatě nikdo z narátorů nebyl aktivitami bývalé Státní bezpečnosti a jejich spolupracovníků přímo poškozen.¹⁹³ Zároveň je však z výpovědí zřejmé, že o tématu příliš hovořit nechtějí, a to pravděpodobně především proto, aby své povolání takto neočerňovali.

Materiály dostupné z objektového svazku, který o ČNP vedla bývalá Státní bezpečnost, se nejčastěji zaměřují na charakteristiky jednotlivých osob, nezákonné obchodování, nevěry, alkoholismus, informace o styku s cizinci, pracovní problémy, některé ekonomické ukazatele činnosti podniku; velmi sporadicky se zde objevují informace politického charakteru. Z některých dokumentů je patrné, že důvěrníci či informátoři často do svých zpráv popisovali banální záležitosti každodenního života na lodi, pro potřeby bývalé StB možná zcela bezcenné (zda toto dělali z nedostatku jiných informací nebo kvůli ušlechtilějším pohnutkám, nelze dnes určit). Pro potřeby historického bádání však právě tyto zprávy mají velkou informační hodnotu a často dobře doplňují (někdy i rozporují) osobní svědectví narátorů.

Hovoříme-li o působení komunistického režimu na námořních lodích, je potřeba zmínit také problematiku vývozu a převozu zbraní, oblast, kde tehdejší vládnoucí režim přímo ovlivňoval námořní podnikání podniku. Je to jedno z témat, o kterém narátoři spontánně nevyprávěli, ovšem na přímou otázku každý z nich nějakou osobní zkušenost

¹⁹³ Výjimku tvoří narátor Antonín Miler, kterému byl odebrán cestovní pas a podnik s ním vzápětí rozvázal pracovní poměr. On sám, jak tvrdí, však dodnes přesně neví, proč k tomu došlo (domnívá se, že snad kvůli podezření z emigrace, které prý bylo neopodstatněné) (Rozhovor s Antonínem Milerem vedla Lenka Krátká, 13. 4. 2010).

s převozem zbraní reflektoval.¹⁹⁴ Jisté „opomenutí“ tohoto tématu při spontánním vyprávění je s největší pravděpodobností výrazem toho, že narátoři zbraně považují v podstatě za běžný náklad, jehož převoz s sebou nesl i jistá pozitiva:

Tenhle náklad, dalo by se říct, byl jeden z nej příjemnějších. Zaprvé 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.¹⁹⁵

Vždyť my jsme byli za socialismu jedna z největších zbrojovek na světě. No teď to po nás převzali jiní. A ani nebudu říkat kteří. Hodně se toho vozilo do Libye, hodně se toho vozilo do Sýrie, hodně do Iráku. Do těchhle arabských zemí. To jsou země, které platí. Tak to bylo v pohodě. A ta plavba měla za to strašné výdělků. Já když jsem byl v tom obchodně-provozním oddělení, tak jsem dělal kalkulace třeba na Brno, které vozilo tehdy do Casablanky zbraně. A to denně vydělávalo sto tisíc. Sto tisíc denně. Tak proč by nevozili?¹⁹⁶

Téma převážení zbraní názorně ukazuje, jak se mohou lišit „velké“ dějiny, tedy účast Československa na některých ozbrojených konfliktech (v souladu s tehdejší vládnoucí politikou, ideologií a bilaterálním uspořádáním světa¹⁹⁷), od dějin „malých“, osobních, tedy od vnímání zbraní jako nákladu běžného, který někdy představoval výhodu a jindy potíže.¹⁹⁸ Navíc tito lidé mohli v praxi porovnávat proklamovaná tvrzení československé politické reprezentace s praktickou politikou státu:

Nebyl ve světě malér, kterého bychom se neúčastnili. Ať to byla Kuba, Indie, Irák, Sýrie. Sýrie – hlavně tanky, Umm Quasr v Iráku – tanky, bévépěčka [BVP – bojové vozidlo pěchoty – pozn. autorky], raketometry. Indie – protiraketová děla. Neprozrazují žádné tajemství. Už je to promlčené, (důraz) nikdo mě nemůže zavřít. (smích) Děla, obrněná vozidla. Prostě prakticky všude, kde se dělo nějaký šmė.¹⁹⁹

¹⁹⁴ Kromě dvou případů, kdy narátoři vyprávěli natolik spontánně, že zde byl jen minimální prostor pro dodatečné otázky, včetně otázek týkajících se převozu zbraní; ty by měly být položeny v průběhu dalšího rozhovoru.

¹⁹⁵ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

¹⁹⁶ Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.

¹⁹⁷ Nejpodrobněji vyprávějí o převozech zbraní narátoři starší, kteří pro ČNP pracovali delší dobu, protože největší „boom“ v této oblasti lze datovat přibližně do sedmdesátých let 20. století. Mladší narátoři se s touto komoditou na lodích již tak často nesetkávali, vzpomínají si spíše na dodávky vojenských vozidel, případně na příběhy, které slyšeli od kolegů.

¹⁹⁸ *A pamatují, že jsme naložili možno patnáct dvacet tanků a když jsme pluli na Biskaj, na Biskaji byla bouřka a začala se loď naklánět a posunuly sa nám tanky. A loď už měla náklon. Z bouřky jsme vypluli, zase jsme to stahovali. Ony se povolily ty stahovákы, nic jsme nemohli dělat, zase je stáhnout, další lana přidat, zase všechno zpevnit. Tam bylo nebezpečí, že víc se nakláňalo, až by dokázaly převrátit loď.* (Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010).

¹⁹⁹ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

My jsme vozili třeba tanky do Libye, do Tripoli. A tam si pro ně přijížděly lodě z Iráku a z Íránu. (důraz na obě země) To byl strašný paradox. To bylo, jak válčil Írán s Irákem tenkrát. A tam stály dvě lodě, jedna íránská a jedna irácká (pobaveně) a my jsme tam jezdili furt s tanky. [...] Ploče–Tripoli. To je jenom přes Jaderské moře, to je kousek. Za čtyřicet hodin bylo naloženo těch čtyřicet tanků, někdy den a půl. A zase zpátky. A zase to nakládali na tu druhou loď. Když před tím na íránskou, tak teď na iráckou. A ty lodě jely k sobě do těch států a tam proti sobě bojovaly. (smích)²⁰⁰

Hovoříme-li o působení komunistického režimu na námořních lodích, je vhodné zakončit tuto interpretační část tématem roku 1989, tedy počátkem obratu k demokracii. Zásadní roli zde hrály dva faktory – jednak nedostatek informací (jak již bylo řečeno, námořníci dostávali poštu a denní tisk často s několikatydenním i několikaměsíčním zpožděním a jiný komunikační kanál „obyčejní“ námořníci neměli k dispozici), a jednak v podstatě polovojenský hierarchický systém práce na lodi a nutnost udržovat nepřetržitý provoz (zvláště pokud se nacházela na otevřeném moři bylo toto otázkou přežití). Díky uvedeným skutečnostem bývalí námořníci vzpomínají na listopadové události roku 1989 jako na běžné dny (pokud tedy v té době byli na lodi). Společenské změny, k nimž po těchto událostech došlo, pak vnímají nejsilněji ve vztahu ke svému povolání.²⁰¹ Svou pozornost proto příliš nevěnují společenským změnám, ale nejčastěji hovoří o snižování stavů posádek (což znamenalo ztrátu zaměstnání), převodu lodí pod maltské vlajky a nakonec rozpad Československé námořní plavby. Posuňme se však nyní od společenských událostí k tomu, jak narátoři dnes reflektují svůj rodinný život v době, kdy byli aktivními námořníky, jak tehdy zvládali svou roli otce a manžela.

RODINA NÁMOŘNÍKA

Ačkoliv by se mohlo zdát, že povolání námořníka bylo ze své podstaty se spokojeným rodinným životem neslučitelné, všichni narátoři se před nástupem k ČNP, případně

²⁰⁰ Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.

²⁰¹ Narátoři ve svých vzpomínkách příliš nereflektují ani události roku 1968. Hlavním důvodem zde bude jednak jejich životní situace (především značná svoboda pohybu), jednak i jistá odtrženost od dění v Československu při dlouhodobém pobytu v zahraničí. Ze svazků bývalé Státní bezpečnosti však vyplývá, že přinejmenším na některých lodích tyto události probíhaly poměrně bouřlivě, například na lodi Kladno: *Na volném moři (Atlantický oceán) došlo k situaci, kdy 1. palubní důstojník Žebrák odmítl poslušnost kapitánovi, žádal, aby se kapitán vzdal velení apod. [...] Na lodi se vyskytly letáky odsuzující SSSR, dále hesla u vchodu na loď apod.* (Archiv bezp. složek, obj. svazek 4147, část 2, str. 71).

v průběhu námořnické praxe, oženili a založili rodinu.²⁰² Jistý vliv zde mohla mít dobová státní prorodinná politika, avšak za hlavní motivaci pro založení rodiny lze považovat potřebu zázemí, domova. Narátoři toto explicitně nezmiňují; podíváme-li se ale například na jejich výpovědi týkající se emigrace, potřeba rodinného zázemí je zde velmi patrná. Pokud jde o reflexi života rodiny v době, kdy narátor nebyl přítomný, v rozhovorech se prakticky neobjevuje. Narátoři zmiňovali život svých manželek (a dětí) pouze v souvislosti s tím, že měly možnost s ním vycestovat, někdy do velmi vzdálených zemí, zažily křest, měly zážitky:

*To je to, na čem jsem trval, že to odloučení budu kompenzovat tím, že se nějaké ty tři měsíce svezou na lodi.*²⁰³

Pokud byla položena otázka, jak manželka prožívala odloučení, jak zvládala běžný život, když byla na vše sama, pak narátor buďto otázku „přeslechl“ a nechal bez povšimnutí, nebo jen stručně připustil, že to pro manželku nebylo jednoduché. Podívejme se na některé z těchto výpovědí.²⁰⁴

*T: Vy jste měl vždycky dlouhé nalodění. Jaké to bylo pro vaši manželku? N: Vždyť se mnou byla taky na lodi. T: Ale když s vámi nebyla. N: No. Vrátil jsem se v sedmdesátém z Jiskry a volal mě generální ředitel, že mě pošlou na Vítkovice, protože číť fouknul.*²⁰⁵ [Zde je patrné, že narátor otázku nepřeslechl, ale prostě ji ignoroval.]

*T: Když jsme mluvili o tom odloučení, jak je snášela manželka? Stěžovala si, bylo to pro ni těžké? N: Teď samozřejmě budu mluvit za sebe. Ta moje bejvalka z Jižních Čech, z Blatné, Věruška. [...] Pak zase zjistila, po pár letech, že co se mnou, když je dvanáct let rozdíl. Tak jsme se rozvedli, samozřejmě. Ale, co jsem chtěl vlastně říci. To je zase složité.*²⁰⁶ [V podstatě podobná taktika jako v předchozím případě – na otázku narátor záměrně neodpoví.]

*T: A jaké to bylo pro vaši manželku, když tu byla na všechno sama? N: Tak. Ono.[...] Ono já bych řekl že, ono tak. Ono, (špatně hledá slova) ono, ono to fungovalo tak. Ono nebylo to odloučení úplné, že jsem byl rok na lodi a rok jsme se neviděli. Ty lodě převážně jezdily do Evropy, hlavně ty malé lodě. Samozřejmě. Svobodní kluci byli na lodi. Půl roku, rok. Nemusel domů, nechodil domů. Ale ti, co byli ženatí, tak měli možnost aj z Polska, z Juhoslávií, podívat se domů. Plavba to aj dělala, aby se ty rodiny viděly.*²⁰⁷ [Toto je v podstatě jen jiný způsob, jak se vyhnout otázce – určité zlehčení celé problematiky.]

²⁰² V současnosti jsou tři z narátorů podruhé ženatí, jeden ovdověl a žije s novou partnerkou, jeden žije sám s dětmi ve vlastní péči.

²⁰³ Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010.

²⁰⁴ T = tazatelka, N = narátor.

²⁰⁵ Rozhovor s Jiřím Kudrnou vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010.

²⁰⁶ Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010.

²⁰⁷ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

Žena vychovala děti, ne já. Vždyť to víte sama, my jsme měli kontrakt třeba devět měsíců a byli jsme dva tři měsíce doma a už nás zase volali zpátky. Čili když jsme byli tři měsíce doma, tak devět měsíců vychovávala, starala se o děti manželka. Na nich, na nich to všechno bylo.²⁰⁸ [Pouze tento jediný narátor zmínil, i když jen krátce, úlohu a situaci manželky námořníka spontánně.]

Jak to prožívala. Krásná otázka. Prožívala to těžce, ale vydržela to se mnou, minulý rok jsme slavili 31 let manželství. Prožila to krásně, hrdinně, kluky vychovala dobře, oba dva kluci mají vysokoškolské vzdělání, takže se o ně postarala.²⁰⁹

Pokud jsou narátoři ochotni se o tématu bavit, zmiňují, že si jejich manželky stěžovaly, případně vyžadovaly slib, že námořník s „ježděním“ skončí:

Mnohokrát říkala: „Zůstaň doma, já už to nevydržím.“ [...] Nikdy nevyhrožovala takhle rozvodem, to v životě ne. Maximálně: „Já se z toho zblázním, já to nevydržím.“ Ale nikdy se nezbláznila, vždycky to vydržela.²¹⁰

Lze předpokládat, že ve většině případů toto vyjednávání mezi manželky bylo nepříjemné a emočně náročné. To může být také jedním z důvodů, proč narátoři téma „soužití na dálku“ dnes příliš nezmiňují. Nabízí se však i jiné vysvětlení: pokud manželky všechno dobře zvládaly, námořník mohl toto vnímat jako znamení, že vlastně žádné problémy nemají.

V této souvislosti je možná vhodné zmínit, že oba narátoři, kteří se oženili s cizinkou (s Bulharkou v jednom případě, s Oděsankou v druhém), zmiňují, že ženy z regionů, kde má námořnické povolání jistou tradici, jsou jako manželky pro námořníka vhodnější, protože díky prostředí, z něhož pocházejí, a výchově mají lepší představu, jaký je život manželky námořníka a co se od ní očekává:

Jednak že byla z Oděsy, takže vlastně tu problematiku námořnického života znala.²¹¹

Česka by to snášela velice špatně. Ale ty balkánské dívky jsou rozeny jako manželky pro námořníky. Ony jsou, jak by se řeklo, putičky. Že to snášejí poměrně, poměrně dobře, řekl bych. Lepší než zdejší. Ony nejsou tak emancipované. I když já tu emancipaci považuji za kladný to. Ale prostě z daného mého hlediska jsem viděl... A táta mně to potvrdil, protože já jsem dal na tátu, on byl zkušený člověk. Ve všech věcech. Snášela to poměrně, jak říkám, velice dobře.²¹²

²⁰⁸ Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.

²⁰⁹ Tamtéž.

²¹⁰ Tamtéž.

²¹¹ Rozhovor s Jiřím Jurčíkem vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010.

²¹² Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.

Kromě výše uvedených úhybných strategií, se v rozhovorech objevovaly ještě jiné dva typy vysvětlení, jejichž pomocí narátoři zpracovávají téma rodinného života tak, aby nebyla narušena jejich osobní integrita, případně se vyhnuli pocitu selhání, pocitu, že rodinu zanedbávali, stavěli až na druhé místo (netvrdíme zde, že tomu tak bylo, jen to, že narátoři mohli mít takový pocit). První z nich je odkaz na zabezpečení materiálního zázemí. Ačkoliv výdělek (zvláště u mužstva) nebyl extrémně nadprůměrný (viz výše), nespornou výhodou zaměstnání u ČNP byla možnost získat tolik žádané valuty a bony a zajistit si zboží v tuzemsku nedostatkové. V kontextu nedostatkové socialistické ekonomiky bylo spotřební zboží známkou životního nadstandardu, často luxusu.

Já jsem byl jenom ten beránek, který se vždycky musel oklepat. Byly na všechno potřeba peníze, samozřejmě, takže člověk aspoň že přinesl domů trošku víc peněz než bylo normální, že jsme si malinko víc mohli dovolit, až jsme si potom mohli dovolit postavit domek. Ale to jsou nepodstatné věci. Dneska.²¹³

Svým způsobem dneska je to strašně smutné. Že já jsem dovezl džívísíčko televizi ze Singapuru a celá rodina koukala, i švagr, i segra, všichni koukali. Džívísíčko, dálkové ovládání, kvalitní obraz. Takže záviděli. Aj manželce. Má námořníka, má sa dobře. Něco za něco bylo. Manželka se měla dobře. Nehledě, další věci jsem mohl dovézt. V arabském světě zlato. Levné zlato. Koupil jsem jí zlaté řetízky. Řetízek, prsten. V práci všichni koukali, všechny kolegyně záviděly: „Ona má zlatej řetízek, dovezenej z Turecka nebo někde. Zlatej prstýnek.“²¹⁴

Druhá strategie vyrovnání se s odloučením od rodiny souvisí s rolí otce; narátoři tuto roli v rozhovorech netematizují, protože děti – ať již synové nebo dcery – jsou v jejich pojetí rodinného uspořádání součástí „ženského“ světa, který je od jejich života na moři přísně oddělen (vzpomeňme výše citované tvrzení, že „ženská na loď nepatří“). V mnoha ohledech toto uspořádání a vnímání rodinných rolí mohlo námořníkovi (a potažmo také jeho rodině) ulehčit zvládání reality dlouhodobého odloučení od rodiny.

V obecné rovině lze konstatovat, že role otce se v těchto rodinách často zúžila pouze na roli živitele, a to jak v době, kdy byl na moři, tak i tehdy, když pobýval doma s rodinou. Na jedné straně tedy dlouhodobá nepřítomnost otce a manžela v rodině se nejčastěji vysvětlovala hmotným dostatkem, na druhé straně však ani při tzv. vynechávce nezůstávali muži doma, v domácnosti, tedy ve sféře soukromé, ale často chodili na různé brigády. Nejen proto, že 55 % platu, který pobírali v době vynechávky, v mnoha případech nestačilo na pokrytí všech potřeb rodiny, ale především proto, aby muž nebyl trvale

²¹³ Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.

²¹⁴ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

připoután k soukromé sféře domova. Jen dva z narátorů pak zmiňují, že volný čas při vynechávce bylo možné plně věnovat dětem (ve vztahu k manželkám narátoři stejnou možnost nereflektují, navíc pouze u jednoho tento názor vyplývá z vlastní zkušenosti):

Protože když jsem byl šest měsíců na moři, tak jsem byl šest měsíců doma. A tedy se i tomu Kubovi věnoval dalece víc. Protože jsem s ním byl vlastně každý den.²¹⁵

Ti kluci to brali tak, že přijel domů k rodině, čtyři pět měsíců s nimi byl. Pár takových kluků znám, že opravdu se rodině věnovali. Tak si říkám, že jim dali určitě víc než ti naši tátové, kteří museli opravdu do práce chodit, chodili večer z práce a dítě je stejně vidělo jenom když šlo spát nebo při večeři. Ale ten námořník byl celých pět měsíců s nimi, takže jim to svoje otcovství dal daleko víc. Klobouk dolů před tady tím.²¹⁶

Pokud jde o úlohu žen, socioložka Jiřina Šiklová (1997) uvádí, že v období socialismu se potýkaly s tím, že nedokázaly zvládnout paralelní role na ně kladené, a to udržovat domácnost a být zaměstnány. To u nich následně vedlo k frustraci i pocitům viny, protože ani v jednom případě nedokázaly zvládat úkol ke své plné spokojenosti.²¹⁷ U manželky námořníka tuto frustraci prohluboval ještě pocit osamění, resp. neustálého čekání a nejistoty, kdy muž odjede a kdy přijede, a nutnost po každém jeho odjezdu i návratu znovu a znovu vyjednávat role manželů v rodině (ve vztahu k dětem, k financím, k trávení volného času atd.). Některé ženy se na tyto podmínky adaptovaly, jiné využívaly možnosti být s manželem na lodi. Samotní narátoři pobyty žen na lodích často zmiňují, ovšem nejčastěji tehdy, když poukazují na negativní vlastnosti manželek svých kolegů:

Prostě dotyčná manželka sa zakoukala do jiného. Až tak zakoukala se, že si, tak, (těžko hledá slova) že se přestěhovala na kajutu tomu kolegovi. [...] Byly rozbroje, ti námořníci sa mezi sebou porvali. [...] Byl nešťastný chlap, byl tak trošku aj na posměch ostatním. Víte, bola to trošku i ostuda. On si pozve manželku na půl roku, no a manželka někde jinde bydlí. Pozval ju pro někoho jiného. No, byla to aféra. Řekl bych, vina byla, vina nebyla nič, jenom té ženy. [...] 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 ma málo peněz a nikdy by ji na loď nevezal. Ona si našla samozřejmě kolegu, aby zase jezdila na lodi a zase měla dolárky a prostě měla se dobře. (smích) A mně udělá takovou ostudu. Ale už ji nechci. Už kašlu na ni.“²¹⁸

A pak tam bylo několik takových těch otužilých děvčat. Co občas oběhly ty kabiny. Taky nebyly moc žádaný. Ale chlapcům to moc nevadilo.²¹⁹

²¹⁵ Rozhovor s Jindřichem Tesařem vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010.

²¹⁶ Rozhovor s Jaromírem Vápeníkem vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010.

²¹⁷ Šiklová, 1997: 267.

²¹⁸ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.

²¹⁹ Rozhovor s Jiřím Nožičkou vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010.

Ale co jsem zažil, to je pravda, že když s námi byla jedna rodina na cestě, tak manželka toho námořníka byla velice hezká ženská a byla to vyloženě provokatérka. [...] Oni se pak spolu nepohodli, protože, jak jsem se potom dopídil, přesně to, co jsem čekal, se pravděpodobně stalo. Prostě jeden námořník ji chodil obšťastňovat v době, když byl pan důstojník ve službě.²²⁰

Budeme-li tyto příběhy, resp. jejich fragmenty, kontextualizovat a zvážíme-li pozornost, kterou jim narátoři věnovali (v porovnání s velmi stručnými výpověďmi o vlastní rodině), lze nabídnout hypotézu, že v některých případech se mohlo jednat i o proces projekce, jak je znám z psychologie. Tedy nevědomé připisování vlastních myšlenek či psychických stavů do chování druhých, což slouží jako obranný mechanismus proti vlastní úzkosti.²²¹

NÁMOŘNÍK ODCHÁZÍ

Téma „odchodu“ tvoří symbolický i faktický závěr interpretační části práce. Soustředí se především na pocity ztráty a stesku, které bývalí námořníci zažívají.²²² Pro většinu narátorů bylo ukončení práce na námořní lodi nedobrovolným rozhodnutím, které vyplývalo ze dvou hlavních důvodů: jedním byly zdravotní problémy, případně důchodový věk, druhým odprodej námořních lodí, tedy faktická likvidace podniku.²²³

Narátoři téma své poslední cesty na námořní lodi sami neotevírají, což je pochopitelné, protože ve většině případů znamenala tato cesta buďto konec aktivního pracovního života nebo nedobrovolnou změnu povolání. Změnu, které se narátor celý svůj pracovní život vyhýbal – zde je potřeba mít na paměti, že téměř všichni narátoři, s nimiž autorka práce hovořila, zažívali své povolání námořníka jako práci, bez které si svůj život příliš nedovedli představit. Čeští, resp. českoslovenští námořníci dokázali žít a tvrdě pracovat v těžkých podmínkách, dokázali snášet nebezpečí i odloučení od rodiny. Jediné, co nedokázali (nebo jen za cenu velkých osobních obětí), bylo vzdát se práce na lodi,

²²⁰ Rozhovor s Jaromírem Vápeníkem vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010.

²²¹ Hyhlík, Nakonečný, 1977: 156.

²²² Následující interpretace se netýkají tří mladších narátorů, kteří stále pracují jako námořníci (v nájmu u zahraničních rejdářů, ve funkcích kapitán, 1. strojní důstojník).

²²³ Výjimkou byl lékař, který se v devadesátých letech rozhodl pro soukromé podnikání, dále narátor, kterému byl v osmdesátých letech odebrán pas, tedy i povolení vycestovat, a dva narátoři, kteří změnili povolání kvůli rodině.

zůstat daleko od přístavů a moří.²²⁴ V konečném důsledku v některých případech nešlo ani o to vydělat peníze, ani o možnost cestovat, ale jen o ten pocit, že je člověk na moři.²²⁵

Je pravdou, že z předchozích interpretačních částí takový závěr není příliš čitelný; když však s bývalými námořníky mluvíte a můžete sledovat, jak se obklopují artefakty své námořnické minulosti, jak jsou dodnes pyšní na své pracovní úspěchy, jak se scházejí, aby sdíleli vzpomínky na svoji společnou minulost, je vám jasné, že jim moře a námořní lodě navždy změnil život a že jim velmi chybí. Ten pocit se nedá slovy přesně vyjádřit, některá z osobních svědectví ho však dokáží alespoň částečně zprostředkovat:

*Pamatuji, to jsem měl takový dobrý pocit, že jsem na lodi. Zase ve svém živlu. Ono víte, nejhorší bylo, když člověk dojel na loď, ty první dny. Jdete na kajutu, ona je malá, malá. Jenom stůl, křeslo, gauč. A ze začátku je člověk takový smutný, že odtržený jste od domova a najednou jste v takovém malém vězení svým způsobem. To je pár dní. Ono to přejde a už jste rád, že jste tam. Všechno vám už vyhovuje. Všechno.*²²⁶

*Až do jejího hořkého konce. Prodával jsem poslední naši námořní loď, která už byla pod maltskou vlajkou. Ale prodával jsem Jana Žižku v Singapuru. To byla naše úplně poslední loď. My jsme byli poslední posádka, která přiletěla domů. Těsně před Vánoci, no bylo to pěkně k zblití. Mám tady ještě zbytek láhve šampaňského, se kterou se Žižka křtil. To mám takovou relikvii. [...] Já jsem prodával už třetí loď. Ale když ji prodáváte s tím, třeba jako Kladno, že se pak koupí nová, je to něco jiného. Prostě ta vlajka, ten kus plátna, má něco do sebe.*²²⁷

*Už ten Kožený zapracoval. Ešte s jeho nejakým kolegom. [...] A na prevlajkovaní sme boli nastúpený vzadu na korme pri vlajke. A naša vlajka československá sa stiahla a miesto nej vytiahli, myslím že kyperskú vlajku, alebo maltskú, už sa nepamätám presne. [...] A ja som išiel domov. Tam som skončil s prácou pre ČNP. [...] No, nebol to nejak povznášajúci pocit. Pravdaže to bolo smutné. Ale nemohli sme si pomôcť. Tak to proste prišlo, tak to muselo byť. My sme boli príliš malí páni na to, aby sme to mohli akokoľvek ovplyvniť. [...] Mne sa vlastne, aby som použil váš výraz, celý život stýska. Na lodi sa mi stýskalo po rodine a teraz sa mi stýska po lodi. Ale s tým už musím dodýchať nejak tú moju kariéru v tomto živote.*²²⁸

²²⁴ Hovoříme zde samozřejmě o námořnících, kteří z lodě „neutekli“ po prvních cestách a prvních bouřkách, o těch, kteří neemigrovali, případně o těch, kteří nebyli kvůli jiným vnějším okolnostem nuceni tuto práci opustit.

²²⁵ Bylo by velmi užitečné v některém z dalších bádání ověřit uvedené tvrzení prostřednictvím rozhovorů s rodinnými příslušníky. I v případě této práce bylo původním záměrem autorky shromáždit svědectví manželek, případně dětí bývalých námořníků, reflektovat problematiku námořní plavby prostřednictvím jejich výpovědí. Bohužel se ukázalo, že kontaktování případných narátorek by bylo ještě obtížnější než v případě bývalých námořníků, projekt se v daném okamžiku ukázal jako nerealizovatelný. V některých případech se žena necítila dostatečně zajímavá (v porovnání s námořníkem), v jiných bylo patrné, že pro ni vzpomínání na tuto část rodinné (i osobní) historie znamená vzpomínání na okamžiky osamocení, na dobu velké psychické i fyzické zátěže, na dobu, ke které se ve vzpomínkách vracet nechce.

²²⁶ Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010..

²²⁷ Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.

²²⁸ Rozhovor s Michalem Svoreněm vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010.

Ale jsou dny a večery, že když je mi úplně nejhůř, když prostě přijde na člověka taková nějaká depka, tak jediný můj uklidňující prostředek je to, že si dám do videa loď a tři hodiny se tiše koukám, pak si sednu a řeknu: „No vidíš, taky ti bylo líp.“²²⁹

Kdybych tvrdil, že se mi po moři nestýskalo, lhal bych. Kdybych mohl, hned bych se na ně vrátil. Když otevřu okno a slyším hučení jezu, jako bych onemocněl. A když sedím s vnukem na schodech u doudeveckého jezu a poslouchám, jak voda teče přes kameny, jak se točí a zvláštním způsobem ke mně hovoří, jdou mi do očí slzy. To moře mi chybí. Pořád si ještě myslím, že přijde telegram a já se s lodním pytlek vypravím do Štětína nebo do Hamburku a znovu vstoupím na loď.²³⁰

²²⁹ Rozhovor s Jaromírem Vápeníkem vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010.

²³⁰ Osoba, 2011: online.

ZÁVĚR



Prostřednictvím osobních vyznání bývalých námořníků jsme se dostali na samý závěr práce o námořní plavbě v Československu, jak ji českoslovenští námořníci praktikovali a zažívali od konce druhé světové války až do roku 1989. Samozřejmě, že s rokem 1989 námořní podnikání v Československu nezaniká – historii Československé námořní plavby (myšleno podniku ČNP) lze sledovat přibližně až do roku 1998, kdy byla odprodána poslední námořní loď tohoto rejdařství. Nicméně rok 1989, po kterém následovala celková přeměna a demokratizace společnosti (včetně rozdělení Československa), zde slouží jako pomyslný konec jedné etapy provozování námořní plavby a začátek etapy jiné. Životní, pracovní, sociální i politické podmínky ve společnosti se po tomto roce natolik změnily, že se zásadním způsobem změnily také životy a pracovní podmínky (dnes již většinou bývalých) námořníků. Předkládaná práce tedy reflektuje situaci do roku 1989, následné období historie ČNP je tématem pro případné další bádání.

Práce vychází ze sedmnácti rozhovorů s bývalými námořníky, které autorka zpracovala pomocí metody orální historie. Tyto osobní vzpomínky jsou doplněny informacemi z archivních zdrojů, případně z literatury, a to jednak s ohledem na žádoucí porovnávání informací z různých zdrojů, jednak kvůli možnosti nabídnout různé úhly pohledu na dané téma. Pokud jde o interpretační část práce, byla vedena dvěma hlavními tematickými osami: možností vycestovat za hranice totalitního Československa (a možností vrátit se) na straně jedné a vztahem soukromé a veřejné sféry v životě námořníka na straně druhé. Ty byly dále rozpracovány do dílčích podtémat jako je například emigrace, finanční ohodnocení, působení komunistické ideologie na lodích, každodennost na námořních lodích, role otce apod.).

Pokud jde o první tematický okruh, zajímavým výstupem, který interpretační část přinesla, bylo zjištění, že možnost cestovat (a to i do kapitalistických zemí, což v dobovém kontextu znamenalo nezpochybnitelnou výhodu a výsadu) se neukázala být hlavním motivem narátorů při výběru povolání námořníka. Navzdory tomu, že profesní volba byla u bývalých námořníků častěji otázkou shody okolností či náhody než promyšleným krokem, většina narátorů vykonávala povolání námořníka v podstatě celý svůj aktivní pracovní život. Práce na moři se pro ně stala skutečným smyslem života, aniž by zvažovali

kladné a záporné stránky tohoto povolání či skutečnost, že jejich profesní volba zásadním způsobem ovlivnila jejich rodinný život (i život jejich rodin). Ačkoliv by se zdálo (a do značné míry tomu tak skutečně bylo), že pro námořníky nebylo nic důležitějšího než práce na moři, v jejich životech byla důležitá i velmi silná citová vazba k rodině. Největší měrou se toto projevilo v případě emigrace – možnost (do značné míry svobodně) odjíždět do zahraničí a opět se vracet, kterou námořníci měli, u nich zároveň akcentovala silnou potřebu rodinného zázemí, domova, sepětí s rodným místem; to pak vedlo k odmítnutí možnosti emigrovat. Vědomi si své výsady cestovat, snažili se námořníci dopřát tuto možnost také svým rodinám (manželkám a dětem), což umožňovala i sociální politika podniku ČNP. Společně se schopností zajistit rodinu a obstarat pro ni tehdy nedostupné a žádané „západní“ spotřební zboží společně s touto možností pak námořníci vnímali jako důležitou kompenzaci, kterou svým rodinám nabízeli „výměnou“ za to, že žena zůstávala dlouhé měsíce bez manžela a děti bez otce.

Jak již bylo několikrát řečeno, byly pro interpretační část pre-definovány určité tematické okruhy, které svou povahou nejlépe korespondovaly se zadáním práce. Tento metodologický krok však zároveň vedl k nezbytnému zúžení celého tématu. V průběhu interpretace rozhovorů se tak „objevovaly“ další témata a úhly pohledu na danou problematiku, které nebyly rozpracovány, a mohou tedy být inspirativní pro případné další teoretické práce o Československé námořní plavbě. Jedná se například o svátky – První máj jako svátek veřejný (a spjatý s vládnoucí politickou ideologií) na straně jedné a Vánoce jako svátek soukromý, ovšem v případě námořníků často slavený s kolegy na lodi, tedy ve sféře spíše veřejné, na straně druhé; nebo o vztah k jiným národnostem – téma smíšených posádek či práce důstojníků a kapitánů z bývalého Sovětského svazu na československých námořních lodích; dalším tématem ke zpracování by mohly být mezilidské vztahy a přátelství mezi námořníky.

O některých z těchto témat se hovoří více v rozhovorech, o jiných spíše v archivních materiálech. Těžiště budoucí práce tak lze spatřovat nejen v realizaci následných rozhovorů s některými narátory, ale především v ještě rozsáhlejší komparaci informací z různých zdrojů. Hovoříme-li o komparaci zdrojů, v případě této práce byly (především s ohledem na zadání) největší měrou využity rozhovory (a jejich přepisy), další materiály byly využívány spíše doplňkově. Při dalším rozpracování tématu by tento poměr měl být vyrovnán a větší pozornost by měla být zaměřena nejen na komparaci, ale také na interpretaci případných vzájemně rozporných tvrzení či údajů. Potenciál tohoto přístupu

spočívá nejen v rozšíření poznání, ale také v identifikaci současných žádoucích konstrukcí minulých událostí apod.

Závěrem lze říci, že českoslovenští námořníci tvořili poměrně specifickou skupinu osob, protože v daném společenském kontextu požívali určité výhody. Zároveň však museli zvládat všechny negativní konsekvence svého povolání, ať již to byla náročná a často nebezpečná práce, cesty do rizikových oblastí či dlouhé měsíce odloučení od rodiny. Pohled na tyto skutečnosti očima jednotlivců je jedním z příspěvků k poznání dějin každodennosti naší nedávné historie.

Připomeňme si ještě schematickou představu o námořnících, jak byla prezentována v úvodu této práce:

Co si představíme, když se řekne námořník? Dálku, dobrodružství, exotické kraje, mořské bouře, drsného potetovaného chlapa v pružovaném tričku, který nezřízeně pije rum a v každém přístavu má jinou ženu?

Nyní, když jsme se seznámili se vzpomínkami bývalých československých námořníků, můžeme tuto představu „opravit“. Lze souhlasit s tím, že dálka byla skutečně významnou proměnnou života námořníků, a to dálka měřená v námořních mílích i dálka metrickým systémem nepostižitelná – dálka, která dělila narátory od domova a rodiny. Na druhé straně však nelze potvrdit, že život námořníků byl dobrodružný. Byl „pouze“ plný těžké a náročné práce, kterou tito muži vykonávali ve všech koutech světa (u břehů Evropy i v exotických krajích), za každého počasí (bouře, často velmi silné a nebezpečné, skutečně tvořily nedílnou součást života námořníků). A co samotní námořníci? Podle oblečení byste je nerozeznali od jiných mužů a podle chování vlastně také ne. Protože námořníci, bez ohledu na určitou výlučnost tohoto povolání, byli a jsou „jen“ obyčejní lidé, žijící své „obyčejné“ životy, se svými chybami i dobrými vlastnostmi.

POUŽITÉ ZDROJE



LITERATURA

- Bastl, Zdeněk. 2009. *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech. ISBN: 978-80-86930-19-0.
- Fojtů, Antonín. 2006. *Moře milované, moře proklínané... Část I*. Praha: Mare Czech. ISBN: 80-86930-01-7.
- Frey, Jakub. 1961. *Moře, lodě, námořníci*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury. ISBN: neuvedeno.
- Hyhlík, František, Milan Nakonečný. 1977. *Malá encyklopedie současné psychologie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN: neuvedeno.
- Klimeš, Lumír. 1985. *Slovník cizích slov*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství. ISBN: neuvedeno.
- Kusá, Zuzana. 1995. „Problém pravdivosti informací v životopisných vyprávěních.“ In *Genealogicko-heraldický hlas*, V, No. 2, str. 17–20. ISBN: neuvedeno.
- Machota, Jiří. 1989. *Československo na mořích a oceánech*. Praha: Tisková agentura Orbis. ISBN: neuvedeno.
- Mejstřík, Vladimír. 2003. *Slovník spisovné češtiny pro školu a veřejnost*. Praha: Academia. ISBN: 80-200-1080-7.
- Pacovský, Jaroslav. 1976. *Mořští vlci na Blaníku*. Praha: Albatros. ISBN: neuvedeno.
- Pacovský, Jaroslav, Vladimír Podlena. 1984. *Atlas lodí*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů. ISBN: neuvedeno.
- Piňos, Igor. (s. d.) *Doktor na moři II*. Nepsaný text.
- Ptáček, František. 2009a. *Modré medailonky. Část první – Věčně živé námořní legendy*. Praha: Mare Czech. ISBN: 978-80-86930-14-5
- Ptáček, František. 2009b. *Modré medailonky. Část druhá – Vernisáž pamětníků*. Praha: Mare Czech. ISBN: 978-80-86930-20-6.
- Rychlík, Jan. 2007. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. ISBN: 978-80-7285-081-5.

- Vaněk, Miroslav. 2004. *Orální historie ve výzkumu soudobých dějin*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. ISBN: 978-80-7285-107-2.
- Vaněk, Miroslav, Pavel Mücke, Hana Pelikánová. 2007. *Naslouchat hlasům paměti. Teoretické a praktické aspekty orální historie*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. ISBN: 978-80-7285-089-1.
- Vykoukal, Jiří, Bohuslav Litera, Miroslav Tejchman. 2000. *Východ. Vznik, vývoj a rozpad sovětského bloku 1944–1989*. Praha: Libri. ISBN: 80-85983-82-6.

ARCHIVNÍ ZDROJE

- Archiv bezpečnostních složek. Ústav pro studium totalitních režimů. Objektový svazek č. 4147. [DVD] Části 2, 7, 11, 13, 17, 18, 19.²³¹
- Národní archiv. Fond ČNP (nezpracovaný). Lodní deník Mír II, č. 52, 57.
- Národní archiv. Fond ČNP (nezpracovaný). Lodní deník Orava II, č. 13, 14, 15.
- Národní archiv. Fond ČNP (nezpracovaný). Lodní deník Republika I, č. 8.

ON-LINE ZDROJE

- „Čsl. legie – návrat 1919–1920.“ In: *Nakladatelství Codyprint*. [online] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://codyprint.cz/legie/index.html>>.
- „Fotogalerie.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 3. 5. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/fotogalerie/index.html>>.
- „Great Bitter Lake GBLA Egypt Suez CSR Lednice.“ [online] [cit. 3. 5. 2011]. Dostupné z: <<http://cgi.ebay.ch/1970-GREAT-BITTER-LAKE-GBLA-EGYPT-SUEZ-CSR-LEDNICE-/130485104035>>.²³²

²³¹ Jsou-li v citacích z těchto dokumentů v textu uvedeny konkrétní stránky, jedná se o čísla obrázků ve formátu jpg, jak byly označeny v elektronické verzi svazku.

²³² Odkaz je na aukční server e-bay.ch. Nelze zjistit, zda pro prodeji příslušné položky nebude obrázek ze serveru vymazán, tudíž nedostupný.

- Hořánková, Kristýna. 2005. „Čína versus Taiwan.“ In: *e-polis.cz*, 22. leden 2005. [online] [cit. 10. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.e-polis.cz/mezinarodni-vztahy/19-cina-versus-taiwan.html>>.
- „International Convention Concerning the Regime of Navigable Waterways of International Concern, Barcelona, 20. 4. 1921.“ [online] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <www.legislation.gov.hk/doc/multi_904v1.pdf>.
- „Maritime Topics On Stamps: The Great Bitter Lake Locals!“ [online] [cit. 7. 3. 2011]. Dostupné z: <<http://web.mac.com/myronpm/Topics/html/gbla.htm>>.
- „Mzdy a platy.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 25. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2433.html>>.
- Osoba, Josef. 2011. *E-mailová komunikace s Lenkou Krátkou 27. 2. 2011*. [online] [cit. 30. 3. 2011].
- „Peace Treaty of Versailles. Articles 321–386. Ports, Waterways and Railways.“ [online] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://net.lib.byu.edu/~rdh7/wwi/versa/versa11.html>>.
- „Povídání o začátcích námořní floty.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 9. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/1222.html>>.
- „Pramenné dílo 1961.“ In: *Sčítání lidu, domů a bytů 2011*. [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/sldb2011/redakce.nsf/i/pramenne_dilo_1961?OpenDocument&Click=>>.
- „Protokol o mimořádném vyřazení písemností Ministerstva dopravy v důsledku povodně – zamražené písemnosti. 13. 5. 2003.“ In *Národní archiv*. [online] [cit. 28. 2. 2010]. Dostupné z: <<http://www.nacr.cz/sua/vystavy/akce02/voda/md/prot1.html>>.
- „První byla Republika.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/352.html>>.
- „Přehledy pracovníků.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2435.html>>.
- „Struktura a vývoj.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/2431.html>>.

- Šiklová, Jiřina. 1997. „Feminism and the roots of apathy in the Czech republic.“ *Social Research*, Vol. 64, No. 2: 258–280. In: Vodochodský, Ivan. 2008. „Patriarchát na socialistický způsob: k genderovému řádu státního socialismu.“ In: *Gender online*. 27. 1. 2008 [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.genderonline.cz/view.php?cisloclanku=2008012707>>.
- „Úplný výpis z obchodního rejstříku, vedeného Městským soudem v Praze, oddíl BXXXVI, vložka 39.“ [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.justice.cz/xqw/xervlet/insl/report?sysinf.vypis.CEK=22801&sysinf.vypis.rozsah=uplny&sysinf.@typ=transformace&sysinf.@strana=report&sysinf.vypis.typ=XHTML&sysinf.vypis.klic=52cf849b9bf3d75499ac63a2126f91d7&sysinf.spis.@oddil=BXXXVI&sysinf.spis.@vlozka=39&sysinf.spis.@soud=M%ECstsk%FDm%20soude m%20v%20Praze&sysinf.platnost=04.04.2011>>.
- Vodochodský, Ivan. 2008. „Patriarchát na socialistický způsob: k genderovému řádu státního socialismu.“ In: *Gender online*. 27. 1. 2008. [online] [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.genderonline.cz/view.php?cisloclanku=2008012707>>.
- „Výsledky dle roků. 1991. 1992. 1994. 1995. 1998.“ (s. d.). In: *Historie námořní plavby*. [online] [cit. 9. 2. 2011]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz>>.
- 61/1952 Sb. „Zákon ze dne 29. října 1952 o námořní plavbě.“ [online] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <http://www.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571d20046a0b2c12566af007f1a09/c12571d20046a0b2c12566d40071b57e?OpenDocument>.
- 267/1924 Sb. „Dohoda 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] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <http://abonent.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/0/C12571CC00341DF1C12566D9007B157E>.
- 316/1920 Sb. „Zákon ze dne 15. dubna 1920 o vlajce a rejstříku lodí námořních.“ [online] [cit. 7. 2. 2011]. Dostupné z: <http://abonent.lexdata.cz/lexdata/sb_free.nsf/0/C12571CC00341DF1C12566D9007B134B>.

ROZHOVORY

- Rozhovor s Václavem Benešem vedla Lenka Krátká, 3. 6. 2010.
- Rozhovor s Milanem Bláhou vedla Lenka Krátká, 26. 5. 2010.
- Rozhovor s Jánem Jurcem vedla Lenka Krátká, 22. 3., 13. 4. 2010.
- Rozhovor s Jiřím Jurčíkem vedla Lenka Krátká, 25. 4. 2010.
- Rozhovor s Janem Kostečkou vedla Lenka Krátká, 23. 7. 2010.
- Rozhovor s Petrem Kouřilem vedla Lenka Krátká, 9. 5. 2010.
- Rozhovor s Jiřím Kudrnou vedla Lenka Krátká, 15. 11. 2010.
- Rozhovor s Janem Kurkou vedla Lenka Krátká, 12. 11. 2010.
- Rozhovor s Antonínem Milerem vedla Lenka Krátká, 13. 4. 2010.
- Rozhovor s Jiřím Nožičkou vedla Lenka Krátká, 15. 4. 2010.
- Rozhovor s Igorem Piňosem vedla Lenka Krátká, 6. 5. 2010.
- Rozhovor s Milanem Rusňákem vedla Lenka Krátká, 22. 11. 2010.
- Rozhovor s Vladimírem Skoumalem vedla Lenka Krátká, 8. 5. 2010.
- Rozhovor s Michalem Svoreněm vedla Lenka Krátká, 23. 5. 2010.
- Rozhovor s Jindřichem Tesařem vedla Lenka Krátká, 5. 5. 2010.
- Rozhovor s Karlem Tupcem vedla Lenka Krátká, 19. 2. 2010.
- Rozhovor s Jaromírem Vápeníkem vedla Lenka Krátká, 6. 4. 2010.

PŘÍLOHY



SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 – Přehled lodí Československé/České námořní plavby
- Příloha č. 2 – Základní informace o rozhovorech
- Příloha č. 3 – Vzor dopisu/e-mailu používaného pro kontaktování narátorů
- Příloha č. 4 – Formulář souhlasu se zpracováním osobních a citlivých údajů
- Příloha č. 5 – Záznam z lodního deníku o smrtelném úrazu 1. palubního důstojníka
- Příloha č. 6 – Ukázka jídelního lístku
- Příloha č. 7 – Redakčně upravené přepisy rozhovorů

PŘÍLOHA Č. 1 – PŘEHLED LODÍ ČESKOSLOVENSKÉ/ČESKÉ NÁMOŘNÍ PLAVBY²³³

lod'	typ ²³⁴	místo stavby	v provozu od	v provozu do	počet let provozu	tonáž (BRT) ²³⁵	nosnost (DWT) ²³⁶	rychl. (uzly) ²³⁷
Republika I	G	Sunderland, Velká Británie	10. 1. 52	13. 7. 62	10,5	6 539	10 510	9,7
Julius Fučík	G	La Ciotat, Francie	10. 2. 54	22. 9. 65	11,6	5 082	7 109	13,4
Lidice	G	Turku, Finsko	14. 11. 54	23. 2. 67	12,3	5 659	8 500	15,1
Dukla	G	Warnemünde, NDR	19. 3. 58	7. 8. 65	7,4	6 508	10 070	15,0
Mír I	G	Pula, Jugoslávie	8. 11. 58	21. 3. 67	8,4	9 313	12 540	14,3
Ostrava	T	Pula, Jugoslávie	13. 4. 59	30. 5. 65	6,1	13 339	20 195	14,3
Orava I	G	Warnemünde, NDR	20. 6. 59	10. 10. 65	5,9	6 503	10 070	15,0
Kladno	G	Osaka, Japonsko	19. 11. 59	5. 5. 73	13,5	8 837	12 839	14,5
Orlík I	G	Gdaňsk, Polsko	26. 4. 60	9. 5. 67	7,0	6 785	10 350	15,5
Pionýr	G	Varna, Bulharsko	3. 8. 60	13. 9. 69	9,1	1 960	3 150	11,5
Jiskra	G	Varna, Bulharsko	23. 6. 63	27. 9. 80	17,3	1 703	3 047	11,8
Košice I	B	Innoshima, Japonsko	5. 12. 63	13. 7. 86	22,6	16 760	26 974	14,5
Republika II	G	Štětín, Polsko	9. 3. 64	6. 4. 73	9,1	10 897	13 928	14,2
Brno	G	Štětín, Polsko	5. 7. 65	29. 9. 81	16,2	10 843	15 250	14,2
Vítkovice I	B	Glasgow, Velká Británie	27. 10. 66	10. 3. 87	20,4	24 326	41 207	15,2
Blaník	G	Štětín, Polsko	22. 12. 67	5. 3. 90	22,2	5 517	6 005	14,5
Sitno	G	Štětín, Polsko	22. 12. 69	9. 3. 90	20,2	5 310	5 945	14,7
Radhošť	G	Štětín, Polsko	23. 5. 70	7. 4. 90	19,9	5 310	5 961	14,6
Kriváň	G	Štětín, Polsko	5. 9. 70	2. 6. 87	16,7	5 313	5 923	14,9
Praha	B	Štětín, Polsko	6. 6. 72	5. 4. 94	21,8	20 318	32 357	14,3

²³³ Zdroj dat: Bastl, 2009: 19–20.

²³⁴ G = kusový náklad (z anglického goods carrier); B – hromadný/sypaný náklad (z anglického bulk carrier); T – tekutý náklad (jediný tanker Ostrava).

²³⁵ BRT – brutto registrovaná tuna (anglická zkratka GRT – gross register tonnage) – míra používaná pro vyjádření celkového vnitřního objemu plavidla; 1 registrovaná tuna = 100 kubických stop = 2,83 m³. Nevyjadřuje váhu ani výtlač lodí.

²³⁶ DWT (z anglického deadweight tonnage) – váha, kterou loď bezpečně uveze.

²³⁷ Jednotka rychlosti námořní uzel je definována jako jedna námořní míle za hodinu (1852 m/hodina).

lod'	typ	místo stavby	v provozu od	v provozu do	počet let provozu	tonáž (BRT)	nosnost (DWT)	rychl. (uzly)
Mír II	G	Warnemünde, NDR	23. 3. 73	7. 4. 93	20,0	9 651	13 870	14,5
Bratislava	B	Štětín, Polsko	10. 1. 74	21. 4. 94	20,3	20 589	31 882	14,5
Třinec	B	Štětín, Polsko	12. 9. 75	22. 9. 98	23,0	20 596	33 230	14,5
Orlík II	G	Rijeka, Jugoslávie	30. 12. 80	27. 2. 96	15,2	10 416	15 870	14,8
Slapy	G	Rijeka, Jugoslávie	2. 3. 81	6. 11. 98	17,7	10 416	15 916	14,8
Lipno	G	Rijeka, Jugoslávie	23. 5. 81	1. 12. 96	17,5	10 416	15 916	14,8
Orava II	G	Rijeka, Jugoslávie	18. 9. 81	9. 7. 97	15,8	10 416	15 916	14,8
Karlovy Vary	B	Tokio, Japonsko	19. 5. 86	8. 1. 96	9,5	13 569	22 623	14,5
Vltava	G	Tiencin, Čína	5. 4. 88	14. 5. 95	7,1	6 425	7 939	13,5
Otava	G	Tiencin, Čína	16. 11. 88	1. 6. 94	5,5	6 425	7 947	13,5
Dunaj	B	Štětín, Polsko	2. 2. 89	24. 12. 97	8,9	21 399	33 230	14,5
Berounka	G	Tiencin, Čína	12. 6. 89	15. 11. 95	6,4	6 425	7 405	13,5
Labe	B	Štětín, Polsko	11. 8. 89	24. 12. 97	8,4	21 399	33 230	14,5
Vítkovice II	B	Rijeka, Jugoslávie	27. 10. 89	25. 11. 97	8,1	26 128	40 908	14,0
Sázava	G	Tiencin, Čína	27. 12. 89	21. 7. 95	5,6	6 425	7 920	13,5
Košice II	B	Rijeka, Jugoslávie	29. 12. 89	25. 11. 97	7,9	26 128	40 908	14,0
Tatry	B	Okpo, Jižní Korea	24. 3. 90	18. 12. 98	8,7	35 350	66 088	13,5
Beskydy	B	Okpo, Jižní Korea	17. 9. 93	24. 6. 98	4,8	37 550	70 456	13,5
Svitava	B	Mangalia, Rumunsko	10. 8. 95	18. 12. 98	3,4	17 630	29 043	13,5
Šumava	B	Okpo, Jižní Korea	16. 1. 96	24. 6. 98	2,4	37 550	70 120	13,5
Jan Hus	B	Guangzhou, Čína	12. 6. 97	18. 12. 98	1,5	16 405	26 045	14,0
Jan Žižka	B	Guangzhou, Čína	10. 10. 97	18. 12. 98	1,2	16 405	26 045	14,0
Prokop Holý	B	Guangzhou, Čína	27. 12. 97	18. 12. 98	1,0	16 405	26 045	14,0
Jan Želivský	B	Guangzhou, Čína	1. 4. 98	18. 12. 98	0,7	16 405	26 096	14,0

PŘÍLOHA Č. 2 – ZÁKLADNÍ INFORMACE O ROZHOVORECH

jméno (řazeno abecedně)	datum	začátek	délka (h:mín:s)	místo konání	prostředí
Beneš Václav	3. 6. 2010	19:00	1:30:19	Praha	pracoviště (recepce)
Bláha Michal	26. 5. 2010	16:30	1:38:58	Liberec	hospoda U námořníka
Jurco Ján	22. 3. 2010 13. 4. 2010	13:30 15:30	3:38:50 1:20:15	Liberec	hospoda U námořníka (narátor je majitel)
Jurčík Jiří	25. 4. 2010	17:30	1:56:00	Praha	restaurace
Kostečka Jan	23. 7. 2010	18:00	0:56:49	Liberec	restaurace
Kouřil Petr	9. 5. 2010	15:30	1:37:13	Praha	restaurace
Kudrna Jiří	15. 11. 2010	16:30	2:20:02	Stříbrná Skalice	chalupa
Kurka Jan	12. 11. 2010	16:30	1:10:32	Praha	kavárna
Miler Antonín	13. 4. 2010	17:30	1:35:51	Liberec	hospoda U námořníka
Nožička Jiří	25. 4. 2010	13:45	3:03:45	Mělník	přístavek u rodinného domku
Piňos Igor	6. 5. 2010	13:15	0:49:18	Praha	pracoviště (kancelář)
Rusňák Milan	22. 11. 2010	09:15	1:32:19	Kladruby (u Zbirohu)	chalupa
Skoumal Vladimír	8. 5. 2010	13:15	1:43:21	Šumperk	obývací pokoj
Svoreň Michal	23. 5. 2010	13:30	1:30:12	Kolárovo, SR	obývací pokoj
Tesař Jindřich	5. 5. 2010	17:15	1:06:30	Praha	restaurace
Tupec Karel	19. 2. 2010	16:15	1:58:26	Praha	pracoviště (vrátnice)
Vápeník Jaromír	6. 4. 2010	17:30	1:43:59	Slaný	místnost v Kulturním domě

PŘÍLOHA Č. 3 – VZOR DOPISU/E-MAILU POUŽÍVANÉHO PRO KONTAKTOVÁNÍ NARÁTORŮ

Vážený pane [příjmení kontaktovaného],

jmenuji se Lenka Krátká, v současné době studuji magisterský program Soudobé dějiny, vyučovaný na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze. Protože jsem se dočetla [doslechla, případně odkaz na zprostředkující osobu] o tom, že jste dříve pracoval pro ČNP, chtěla bych Vás podrobněji informovat o práci, kterou připravuji. Pokud by Vás to, co napíšu, zaujalo, ráda bych Vás požádala o spolupráci.

V rámci studia bych chtěla napsat diplomovou práci o Československé námořní plavbě. Celé magisterské studium absolvuji v podstatě pro to, abych mohla psát o námořní plavbě. A nejen kvůli svému tatínkovi-bocmanovi Titičovi, který se toho už nedožije, ale hlavně kvůli tomu, aby se po faktickém zániku ČNP na tuto část naší historie nezapomnělo.

Existují sice archivní dokumenty a někteří bývalí námořníci píšou knihy, ale ti samozřejmě zpracovávají jen své vzpomínky a své názory či postřehy (dvě knihy kapitán Fojtů, čtyři doktor Mlejnek a tři další knihy druhý palubní pan Ptáček). Mým záměrem však je uchovat historii námořní plavby prostřednictvím přímého svědectví vás ostatních bývalých námořníků, kteří sice knihy nepíšete, ale vaše vzpomínky nejsou méně důležité nebo zajímavé. Jak už jsem zjistila, není jednoduché přesvědčit bývalé námořníky o tom, že nehledám senzaci, že jsem schopna zachovat důvěrnost informací nebo že to, co bude řečeno, nebude nakonec v textu překrouceno nebo zneužito. Přesto to stále znovu zkouším.

A proto se i Vás chci zeptat, zda byste byl ochoten se se mnou sejít a vyprávět mi o svém životě, o životě na moři i mimo ně, o svých zkušenostech, zážitcích a vzpomínkách. Rozhovory jsou důvěrné, zaznamenávané po předchozím souhlasu, dle platných zákonů, a v případě souhlasu budou uloženy ve Sbírce rozhovorů Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR.

V případě, že Vás můj projekt alespoň trochu zaujal a měl byste zájem o navrhovanou spolupráci nebo o další informace, prosím kontaktujte mě.

Mějte se moc pěkně. S pozdravem,

Lenka Krátká

[adresa]

[telefon]

[e-mail]

PŘÍLOHA Č. 4 – FORMULÁŘ SOUHLASU SE ZPRACOVÁNÍM OSOBNÍCH A CITLIVÝCH ÚDAJŮ

Udělení souhlasu ke zpracování a zpřístupnění

osobních a citlivých údajů

Podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, uděluji Lence Krátké svůj souhlas se zpracováním svých osobních a citlivých údajů zaznamenaných během rozhovorů, které jsem poskytl v rámci výzkumného projektu (zpracovávaného ve formě diplomové práce v rámci magisterského studia Orální historie na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy) s pracovním názvem „Československá námořní plavba a životy československých námořníků“.

Souhlasím rovněž, aby rozhovor/y byl/y uložen/y ve Sbírce rozhovorů Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny Akademie věd ČR a ve formě zvukového záznamu nebo přepisu zpřístupněn/y pro vědecké a vzdělávací účely. Lenka Krátká může/nemůže* rozhovory používat také při zpracování jiných než odborných textů.

V..... dne.....

Jméno a podpis:.....

* nevhodné škrtnout

PŘÍLOHA Č. 5 – ZÁZNAM Z LODNÍHO DENÍKU O SMRTELNÉM ÚRAZU 1. PALUBNÍHO DŮSTOJNÍKA

²³⁸20.00 – Probíhá čištění lodě a nákladových prostorů. 20.25 – Námořník 1. třídy s. Volf hlásí „Muž přes palubu“ z pravé strany lodě v místě midshipu a okamžitě hozeny tři záchranné kruhy. Do vody spadnul 1. palubní důstojník s. ing. Petřík Josef. Okamžitě uvědoměn velitel lodě a vyhlášen poplach „Muž přes palubu“ poplachovými zvonky a lodní sirénou. Velitel mne pověřil okamžitě vyhodit do moře záchranný kruh se světelně-kouřovou bójí „Manoverboard“ a nastoupit do záchranného člunu č. 1. 20.28 Stand by engine – okamžitá pohotovost H. M. [hlavní motor – pozn. autorky]. 20.32 Záchr. člun č. 1 s posádkou spuštěn na vodu. Na příkaz velitele 2. pal. důst. s námořníkem – Volf-A/B vylodili záchr. nafukovací člun. 20.35 Kotva vytažena na 2 šekle na palubu. Na VHF ch. 16 velitel nařídil R/O vysílat volání o pomoci záchrany člověka s udáním naší polohy. Ihned poté na 500 kHz hlásí se loď NECKAR (DRHW) vojenská loď NSR. Dále „CHORZOW“, „SORMOVSKIJ 19“, „JAN SWIADECKI“, BUKSÍR GRANIT. RÜGEN RADIO A SZCZECIN RADIO se hlásí. Dále záchrannář STORM-2. Koordinaci přebírá NECKAR – vojenská loď NSR. Koordinátor žádá po příjezdu k naší pozici neměnit místo kotvení za účelem vytvoření hledacího postupu. 21.05 Po příjezdu lodi NECKAR a lodí JAN SWIADECKI, GRANIT k naší pozici vytažena kotva – zapnuta navigační světla. Manévrujeme naší lodí po větru ve směru proudu. Kursy a rychlosti dle velitele. Náš záchr. člun nachází 1 kruh s dýmovnicí prázdný a záchr. nafukovací vor rovněž prázdný. Pozorovatelé v reflektoru nacházejí 3 kruhy a záchr. nafukovací vor vše prázdné. 21.38 NECKAR ohlásil nalezení trosečníka, kterého vytáhli do člunu a záchranná akce se pro jiné lodě odvolává. Zůstávají v akci NECKAR, GRANIT, STORM-2, sovětská vojenská loď bez udání jména. „SOVIETSKIJ VOJÉNNYJ KORABL“, který má na palubě lékaře. Rovněž loď „HUGNAM“ (ČLR) hlásí k dispozici svého lékaře k lékařské asistenci. NECKAR na dotaz velitele ohlásil, že nemá lékaře. Velitel žádá SZCZECIN RADIO o Medical Radio Aids Service, které podává rady lodi NECKAR. Ze sovětské válečné lodi nalodil na voj. loď NECKAR sovětský lékař. Náš záchranný člun manévruje k boku lodi NECKAR a informuje nás o zdravotním stavu postiženého a oznamuje, že žije. Záchranný člun č. 1 odvolán a vrací se za asistence buksíru GRANIT k naší lodi. 23.05 záchranný člun č. 1 u boku lodi. 23.15 záchranný člun č. 1 vytažen do devitů [slangový výraz pro držáky záchr. člunů – pozn. autorky]. Posádka člunu na palubě lodi. 23.20 Z lodi NECKAR oznámeno, že přes veškeré úsilí posádky a sovětského lékaře se nepodařilo postiženého zachránit. Oznámili jeho úmrtí. Lékařská pomoc lodi HUGNAM odvolána. 23.40 Přebírání záchranného nafukovacího voru od lodi GRANIT. 23.50 Záchr. nafukovací vor vytažen na palubu lodi. 24.00 Odvolán poplach „Muž přes palubu“. Velitel lodi poděkoval kpt. KAPS z lodi NECKAR (NSR) a kpt. lodi STORM-2 – záchrannáře (PLR) za pomoc, kterou v maximální míře poskytli. [podpis strážního námořníka]

00.04 telefonicky som informoval s. Stránského domov, o celom prípade spadnutia cez palubu s Petříka a o jeho úmrtiu na západonemeckej vojenskej lodi M/S NECKAR. V záležitosti odovzdanie lodi M/S STORM-2 osobných dokladov s. Petříka dostal som pokyn odovzdať námornú knížku a pas odoslať diplomatickou cestou. Potom pokračovať v ceste do Flushing. Búci T. [velitel lodi – pozn. autorky].²³⁹

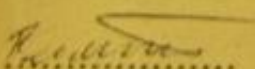
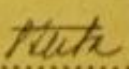
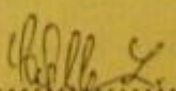

²³⁸ Přepis je doslovný, včetně případných pravopisných chyb.

²³⁹ NA, fond ČNP (nezpracovaný), lodní deník Mír II, č. 57, dvoulisty 82–84.

PŘÍLOHA Č. 6 – UKÁZKA JÍDELNÍHO LÍSTKU

den	snídaně	oběd	večeře
pondělí	míchaná vajíčka s uzeninou	hovězí a tortellini vařené hovězí, koprová omáčka, brambor, knedlík, oplatky	marinovaný sled písecký kotlet, opékané brambory, okurkový salát se smetanou
úterý	milánské špage- ty se sýrem	zeleninová uzená pečeně, bramborové knedlíky, špenát sazralina	kiva s máslem hovězí nudličky se zele- ninou, chili rýže
středa	Turista, okurka krupicová kaše	ovocná vepřová hamburská kýta, knedlík, spiralli pudink s ovocem	Utopenci telecí moseček s vejci, brambor, Papadas, jarní sa- lát s feferonkou
čtvrtek	selská omeleta rajče	selňačka zadělávané telecí maso s květáky, bram- bor, rýže, sazralina	uzený sýr, olivy smažený řízek, bramborová kaše, celerový salát
pátek	hamburské maso	curry polévka opečená klobása, hrachová kaše, okurka	jeseter v tomatě anglický biftek s vejcem, poafrity, obloha
sobota	pražský toast zelenina	bujon s vejcem segedínský guláš, knedlík, oříšky	tlačenka s cibulí restovaná játra "España" makarony
neděle	párky s krenchem s hořčicí švestkový koláč	drůbková pečená kachna, selí, bosáky sazralinový pohár	obložený talíř stolní zelenina čerstvé pečivo

Zašna jídelního lístku vyhrazena
Přejeme Vám všem dobré chutnání

				
Fr. Bednář	Z. Štěrba	L. Sádlo	L. Švestka	Kpt. J. Kropáček
vedoucí provozu strav.	LE	stravovací důvěrník	lékař	velitel

Obrázek 7: Ukázka jídelního lístku²⁴⁰

²⁴⁰ NA, fond ČNP (nezpracovaný), lodní deník Mír II, č. 52, volně ložený list.

PŘÍLOHA Č. 7 – REDAKČNĚ UPRAVENÉ PŘEPISY ROZHOVORŮ

(řazeno abecedně)

Vysvětlivky slangových výrazů

baum	➤ lodní jeřáb
bocman	➤ viz palubní oddělení
bunkr, bunkrovat, bunkrování	➤ výrazy pro tankování paliva
burta	➤ výraz pro bok lodi cca 1–1,5 metru, tedy jakési „zábradlí“
čepslo	➤ Československá plavba labsko-oderská
číf	➤ označení pro 1. (palubního i strojního) důstojníka; z anglického označení funkce „Chief Engineer“
dejmanka	➤ denní směna
driftovat	➤ popojíždět s lodí, přejíždět na krátké vzdálenosti (nejčastěji v prostorách přístavu, rejdy)
ejbík	➤ viz palubní oddělení
kej	➤ nábřeží
kolečko	➤ kormidlo
krů list	➤ z anglického „crew list“ – seznam posádky
ládovna	➤ prostor pro náklad
manévry	➤ uvazování/odvazování lodi
manila	➤ silné lano pro uvazování lodě (v průměru cca 10–15 cm); na přídi a na zádi jsou manily smotány do válce v průměru cca 1,5 metru, výška 1,5–2 metry
mocovat (a odvozeniny)	➤ upevňovat náklad
nástavba	➤ část pro ubytování, navigační můstek atd.
óesák	➤ viz palubní oddělení
palubní oddělení – hierarchie funkcí (vzestupně)	➤ loďmistr – bocman – z anglického „Boatswain“ ➤ starší námořník – ejbík (A/B) – z anglického „Able Body“ ➤ mladší námořník – óesák (O/S) – z anglického „Ordinary Sailor“ ➤ pomocný námořník (D/H) – z anglického „Deck Hand“ ➤ lodník – dejman – z anglického „Day Man“
pentra	➤ z anglického „pantry“ – spíží, místo, kde bylo připraveno studené občerstvení, vejce, káva, čaj, pečivo apod. – volně k dispozici pro večerní a noční službu (i pro ostatní námořníky)
pod bakem	➤ prostor pod špicí lodi, většinou využívaný jako skladiště palubního materiálu, barev atd.

rejda	➤ volné moře před přístavem, kde kotví lodě čekající na povolení vjezdu do přístavu
símeňák	➤ Seamen's Club (prakticky v každém přístavu či jeho těsné blízkosti, svou funkcí nejblíže hospodě, restauraci)
šakle	➤ díl kotevního řetězu
šstorm	➤ bouřka
trap	➤ lodní schody
vachta	➤ strážní služba

Václav Beneš, strojmistr

T: Nejdříve bych chtěla požádat, jestli bys mi nevyprávěl o svém dětství a o tom, jak jsi se dostal k námořní plavbě.

N: Já jsem to měl docela jednoduché. Můj spolužák a soused byl syn nějakého ruského novináře, Vladimír Dorošenko. A v době, kdy jsem já začínal, v sedmdesátém sedmém roce, on už byl kapitán malé plavby. Takže on mi pomohl. V té době bylo aktuální, jak říkala soudružka Bišková: „My musíme dávat přednost straníkům.“ Já jsem samozřejmě ve straně nebyl, ale tak nějak přes toho Dorošenka a přes Vládu Zahradníka, strojmistra, s kterým jsem se znal, jsem se tam dostal.

Já jsem po tom odmalička toužil. Když jsem poprvé přijel do Polska a viděl tu loď, tehdy to byl Mír, já nevím, sto šedesát osm metrů dlouhý, tak jsem ztratil dech úplně. Tak jsem si toho strašně považoval. Na první lodi mi bylo špatně a pak už dvacet sedm let mi nebylo špatně. A v té mašině to je opravdu řehole, zejména v tropech.

Ještě musím říci, že jsem se úplně shodou náhod a okolností rozvedl v té době, rodiče, máma s tátou v jednom roce po smrti. Já jsem u Letenských sadů zabouchl dveře a šel jsem na loď. Samozřejmě jsem tam takovou studentku hezkou, jsem jí to pronajal. Platila tehdy asi sedmdesát korun holý nájem. Vím že byla slušná, spolehlivá. A já jsem zabouchl dveře a šel jsem na loď. Kde bylo perfektní jídlo, akorát sedm dní v kuse člověk pracoval. No tak jsem byl vlastně docela spokojený.

Tohle byla ta motivace. Toužil jsem po tom, rozvedl jsem se, rodiče umřeli, no a najednou jsem se ocitl na lodi.

T: A před tím než jsi se dostal na loď, jsi se vyučil?

N: To je jasný né. Já jsem, jak se říká, od černého řemesla. Konkrétně jsem známý na lodi tím, že jsem profesionální soustružník. Tam byla spousta těch soustružníků, ale já když jsem to viděl, co dělají, tak mě bolely oči. Někteří, to byl děs běs. Ale uměli to prodat. Někteří čífové jim to žrali. Protože vůbec nevěděli, která bije. Prostě soustruh je profese, kde se měří na milimetry. S tím jsem vynikal.

No a pak po deseti letech jsem se vypracoval na strojmistra, asi po třinácti letech, a jako jeden z mála jsem to doklepal do toho důchodu; sedmadvacet let. Bych řekl, že celkem i úspěšně.

U plavby to byl docela dobrý záměr, že byly zdvojené funkce. Takže v mašině bylo třeba čtrnáct lidí. A čífové elektrik si vychovával elektrikáře, first motorman si vychovával motormana¹, a tak dále a tak dále.

Já mám na Míru, to byla taková moje loď, čistého odjeté tři roky a čtyři měsíce. A když se loď prodávala, po devatenácti letech, to už jsem tam několikrát dělal strojmistra, tak ze čtrnácti nebo sedmnácti lidí v mašině tam zůstal vachtový, strojmistr a first motorman. Tři lidi. A třeba takovou jednu z nejtěžších prací, revizi turbodmychadla, jsme prostě vesele dělali dál. Akorát bylo, že opravdu se člověk za týden vyspal, že by to spočítal na prstech jedné ruky. Prostě to nebylo normální, to až hraničilo, teď cítuji kapitána Rusňáka, s kterým si tykáme, že to hraničilo až s bezpečností provozu. Aby najednou ze čtyřiceti lidí, kteří byli na Míru, byla posádka osmnáct lidí. To opravdu nevíte dne ani hodiny a kmitáte jak blázen. To byl taky důsledek toho prodeje chaotického.

K tomu si nemohu odpustit. Nedávno jsme slavili padesát let výročí založení námořní plavby. Námořní plavbu zakládal pan Baťa. V technickém muzeu je o tom celé patro. Bylo nás tisíc dvě stě námořníků přibližně, dlouhá léta to fungovalo a nikdo nepochopí, když najednou se plavba začala prodávat jak houska na krámě. To asi ví každý, že my jsme byli jeden čas druzí v brutto registrovaných tunách v námořní plavbě za Švýcary. Prostě v branži. A najednou se to začne prodávat jak houska na krámě. Dobrý, co? Tak samozřejmě všichni nadáváme, přibližně tisíc dvě stě námořníků, na piráta z Prahy. Ten Kožený a ještě nějaký jeho kolega To mu někdo musel naservírovat na stříbrným tácu a se traduje, že to byl, číslo jedna, Fond národního majetku a ve všem, bohužel, náš oblíbený pan profesor Klaus, ve všem jede. Hotovo tečka. A dnes nemáme lodě, máme vyškolené lidi, docela bych řekl, že ve světě žádané, protože většina těch důstojníků, absolventů vysoké námořní školy, pokračuje v řemesle. No prostě to není normální, aby někdo rozprodal fungující Czech Ocean Shipping.

T: A když se vrátíme ke tvé první cestě, jaká byla?

¹ First motorman – motorář 1. třídy.

N: To je dobrá otázka. Samozřejmě mám fotky, album. Na to se nejvíc vzpomíná. I po těch letech na to vzpomínám. První cesta byla, pak ho zavřeli, přes Perský záliv. Soutok Eufratu Tigridu, Šatt al-Arab,² Irák, Írán, Khorramshahr,³ Abadán.⁴

A hlavně, dvakrát s tou lodí jsem byl na Mauritiu. Dvakrát měsíc, dohromady dva měsíce. To byl opravdu sen. Po Novém roce, tam právě vrchol léta. Tam se nakládal hrubý cukr, ta melasa, jak říkali. Pytlovaný cukr. Na tohle vzpomínám velmi rád. Mám to nafocené. Pak už vyběhly ty videokamery, tak mám dokonce video. Rodina, holka, kterou jsem vyženil, tak vzpomíná, jak cestovala. Rovníkový křest, polární křest má moje rodina. Tak se vracím k tomu, že jsem měl docela kliku, že jsem si splnil tu svoji touhu klukovskou. Že jsem se v jednom roce rozvedl a za rok, než mě prověřili, tak mi umřeli rodiče, tak já jsem zabouchl dveře u Letenských sadů a šel jsem na loď.

T: Co všechno se prověřovalo před nástupem k ČNP?

N: Já vůbec netuším. Znova se opakuji, že rodiče byli po smrti. Samozřejmě byli to takoví ti osmačtyřicátníci, táta byl v partaji, ani nevím, jestli máma byla. Zkrátka trvalo to šileně dlouho a prostě netuším. To byl horor. To se tradovalo na lodi, že nejhorší bylo, aby do pasu člověk dostal tu výjezdni doložku do celého světa. Právě ten kapitán Dorošenko, tehdy už byl absolvent vysoké námořní školy v Oděse, ten se za mě musel zaručit a já nevím, kdo ještě, abych vůbec se tam dostal. To bylo asi číslo jedna, než vás pustili. Já sice nalodoval do Polska, ale za chvíli některé ty lodě skončily v USA. Tak tam bylo číslo jedna ta výjezdni doložka do celého světa. Dnes už to mají jednodušší, potřebují jen námořní knížku. Já mám taky ještě platnou námořní knížku do celého světa.

Dnes už není strojmistr, jak si vymýšlela plavba ty nesmysly, že store keeper. To je vlastně nadskladník. Dnes je to fitter⁵. Dnes každý strojmistr je fitter. Poddůstojník námořní plavby, na palubě je poddůstojník bocman a v hospodářském oddělení je to chief cook.⁶ Hotovo.

T: Když potom jsi se dostal ven, s doložkou do celého světa, napadlo tě emigrovat?

N: Človče, z vojny jsem přišel v pětadesátém roce a v osmašedesátém takové šhubání. Já měl takové zajímavé kamarády. Dneska už je to Švýcar, má galerii ve Švajcu. Takový šhubání. Ale buď jsem nerozhodný, nevím no. A hlavně. My jsme byli pětičlenná rodina. Tři bráchové. Já byl nejstarší. Říkám si: „Táta by mi zabil asi, bráchové by se zbláznili.“⁴ Jenomže oba dva bráchové jsou po smrti, rodiče jsou po smrti.

A já jsem tak nějak měl rozjetou tu plavbu, tak říkám: „Ne, ne, ne, to prostě nejde. Abych je zklamal.“ Zase jsem si to asi vykompenzoval tím, že, dá se říci, jsem projel celý svět. Samozřejmě v uvozovkách, jo. Na té poslední lodi jsme přijeli do Port Hedland⁷, večer jsme připluli a ráno jsme odplouvali. Včetně kapitána si nikdo nešlápl ani na břeh. Tak jak jsem asi viděl celý svět. No ale byl jsem námořník, byl jsem hrdý. I když ta bývalá manželka říkala: „Víš co, byly to ztracený léta. Pro rodinu.“

T: Námořníčení?

N: Nevím, jak to myslela. Pro ni. Ztracená léta prostě. Ona byla venkovská, my jsme bydleli u těch Letenských sadů, na všechno sama. Peníze houby, když jsem začal. To pár lidí šokuje. Jeden policajt bývalý, ppl., JUDr., CSc., tak mi říká: „Nekecej, my jsme nikam nemohli a vy jste jezdili po celém světě. Vy jste měli jako tiráci⁸ těch padesát šest marek na den.“ Já jsem vystrachal ty smlouvy, tak to študoval celou noc, že není možné třináct set padesát hrubého. Takhle jsem začínal. Inženýr, strojní, což něco znamená, čtrnáct set padesát hrubého. Tři sta padesát korun nalodovací příplatek oba dva. A dva (důraz) dolary dvacet pět centů na den. Tehdy už byly tři dolary, pardon. Tři dolary sedmdesát pět centů na den. V Americe, když jsme jeli taxíkem, on nás odvezl až k lodi, když jsme taxikáři říkali, že kapitán má sedm dolarů a my tři dolary sedmdesát pět centů na den, tak málem vypadl za jízdy z taxíku. Jsme mu něco dlužili, asi dva dolary, tak jsme mu k tomu donesli lahvovou plzeň, která tehdy stála tři šedesát. Tak málem vypadl z auta. Dobrý, ne?

² Shatt al-Arab (anglická transkripce arabského názvu); řeka tvořena soutokem řek Tigris a Eufrat; jižní konec řeky tvoří hranici mezi Irákem a Íránem, ústí do Perského zálivu.

³ Íránský přístav Khorramshahr (jihozápadní Írán, na pravém břehu řeky Shatt al-Arab).

⁴ Íránský přístav Abadán leží asi 10 kilometrů jižně od Khorramshahru.

⁵ Fitter – montér, mechanik.

⁶ Hlavní kuchař/1. kuchař (poddůstojnická funkce).

⁷ Port Hedland – Západní Austrálie.

⁸ Řidiči kamionů.

T: A když finanční podmínky byly špatné, kompenzovali jste si to nějak? Nějakým obchodováním, nějakou šmelinou.

N: To se traduje. Tak trochu. Když jsem jezdil do toho Murmansk, tak z kantýny ty tuzexové parfémové dámské, to jsme měli do klubu, kartony žvýkaček. Abychom nemuseli měnit za ten šílený kurs. Opravdu mám čisté svědomí, opravdu, opravdu, opravdu. Ale tak trochu. Báł jsem se, abych se nedostal do průseru. Protože oni nás dost tam na bráně probírali. V době olympiády byl přísný zákaz vývozu sovětské tehdy měny. Tam pár kluků si pomohlo. Kuchaři dali do prádla džíny nějaké, bundy. Taky jsem si dal dvoje hodinky na ruku, jedny jsem prodal. Ty Orienty, z Hamburku. Se to tak traduje, já opravdu mám čisté svědomí. Báł jsem se, aby mě nevyhodili, jako vyhodili pár lidí. Žádná sláva. Sem tam se někdo pochlubil. Vedle je ta litevská SSR, jak jsme jezdili na bunkr paliva. Klaipeda, Ventspils. Tak tam měly úspěch ty finské marky. V Hamburku je brali. Když kluci vyšmelili nějakých pár rublů, tak to museli jít přes půl Hamburku a tam to prodat. Prostě všechno špatně.

Já nevím, možná před námi ta generace, že si dovolili třeba víc. Také se traduje, já tam v životě nebyl, v Grónsku, v Marmoriliku,⁹ byznys loď. Tam prodali baterii nějakého toho chlastu, no a vyházeli je všechny. Tam se zastavila práce v Grónsku. Ty dělnasové se vozrali, tak si na loď posvítili. To se traduje. Mám dojem Vítkovice, že to byly. Úplně jak pomínutí, každý kartony prodával.

Nebo Bombay.¹⁰ Traduje se, zase jsem tam nebyl, zaplat' Pán Bůh, zase kartony whisky, vodky. A když to Indové zvesela naložili, tak se z nich vyklubali celníci.

Nebo já jsem zažil v Holandsku, to byl nějaký druhý strojní důstojník, teď si nevzpomenu na jméno. Koupil nějaké flašky z toho free shopu a najednou utíkal. Černá brigáda, ta byla vyhlášená. V Rotterdamu mám dojem. A stálo ho to asi šest set padesát dolarů.

Nejlepší fór byl, když kluk se takhle vrátil po deseti letech na loď, taky nějakou šmelinu si připravil a černá brigáda ho vystihla. Tak zaplatil pokutu, že celé nalodění jezdil na tu pokutu jenom. Dobrý, ne? Tak se mu to vyplatilo.

T: A zažil jsi, že se převážely zbraně?

N: Čestné slovo ne. Jsem to také slyšel. Všechno přísně tajné a najednou ve Sternu¹¹ na první stránce: Czech Ocean Shipping a zavěšený tank, někde v té Arabárně.

Čestné slovo ne. Vlastně, počkej. To jsme jeli do Saigonu, ale to byly ty krásné osm set třináctky¹². Vojenská auta. To byla taky sranda. Jeden motorář, potom podnikový šofér a zase se vrátil na loď. Kertész. Takové zajímavé jméno. On byl mladší než já, tak na vojně s tímhle jezdil. V Saigonu vyložili ty osm set třináctky a opravdu, to je něco. Prostřelil mu pneumatiku a on si po cestě dofukuje. A v Saigonu přijeli vojáci a on s tím nikdo neuměl odjet. Tak tenhle Kertész, protože to znal z vojny, říká: „Heleďte, strojmistře, já se jdu na to podívat, jim to předvést.“ No tak nastartoval jedno auto, to se musí nafoukat vzduch, jo, a tak dále. To byl nádherný přístav Kompong Som.¹³ Nedaleko Saigonu. Takže tohle jsem zažil.

A jinak, jednou, to byla docela sranda. Myslím, že zrovna ten Mír, byli jsme v Jugošce, to byl vojenský přístav, asi třikrát přejmenovaný. O prázdninách, pozvali jsme si manželky. A čif, tam byl Honza Virt, přišel: „He he he he he. Máme smůlu. Máš smůlu. Vezeme, vezeme, vezeme vojenskou techniku, tak žádný manželky.“ Tak přijely jenom na pár dní, co jsme tam byli. A teď to hlavní, jo. Přijeli tam nějakí tři tajuplní, jak hrad v Karpatech, tankisti jsme jim říkali. My jsme je pozvali na večeři. „Tak dáte si chlapi plzeň? Tak vás zveme, ne?“ Půl litru plzně, opakují se, tři šedesát. Tak čuměli jak péro z gauče všichni. A já říkám: „Kdy asi odjedeme?“ Nic. Tajuplný hrad v Karpatech. To už bylo vidět, že to nejsou normální lidi. Abych to zase zkrátil. Kapitán, Wiederman tam měl rodinu, dvě děti, já jsem tam měl manželku s holkou. Vyšli jsme takhle z brány, no nádherna, nádherná ta Jugoška. Tak se koupeme, nádherná bleděmodrá voda, a děti: „Hele oni jezdí na loď tanky.“ Takže všechno přísně utajené, manželky nemohly na cestu kvůli tomu a přes ten záliv bylo vidět, jak to fedrovali do lodí. Tak tohle jsem zažil. Jinak nic, fakticky. Jenom z Jugošky tohle a ty vojenské Tetry do toho Kompong Somu. To byl krásný přístav.

T: Když se vrátíme na tvoji první loď, tam jsi nastupoval do jaké funkce?

⁹ Maarmorilik – malý grónský přístav na západním pobřeží, vybudovaný v roce 1973 kvůli těžbě rud z místního dolu.

¹⁰ Indický přístav Mumbai, dříve nazývaný Bombay.

¹¹ Stern – německý ilustrovaný týdeník, vychází od roku 1948.

¹² Tatra 813 – československý speciální těžký terénní nákladní automobil, vyráběn v letech 1967–1982.

¹³ Kambodžský přístav Kompong Som.

N: První funkce byla D/H, neboli deck hand. Pak byl teprve second motorman, first motorman, no a pak pár lidí se dostalo na toho strojmistra. Já jsem třeba měl podmínku udělat svářečské kurzy dva. A doporučení, já nevím koho, od pana ministra pomalu. Takže jsem nastupoval jako D/H. Deck hand. Pak byl ten druhý motorář asi po roce, samozřejmě zkoušky, a první motorář a tak dále.

T: A ta práce se ti líbila?

N: No já jsem od černého řemesla. Nevím, jak bych to řekl slušně. Promaštěné montérky, fáračky, propocené triko. Vypadl jsem z ČKD. Najednou jsem se dostal na loď a vlastně jsem dělal černé řemeslo. Asi jsem si nestěžoval.

T: Když jsi přišel z té fabriky, byly na lodi vztahy jiné?

N: Víš co já ti řeknu, už se mě pár lidí ptalo na ponorkovou nemoc. K tomuhle řeknu, že na první lodi jsem byl třináct a půl měsíce. Mezitím jsem byl čtyři dni doma. A fakt (důraz) nepamatuji nějaké vyhocené extrémny. Pak už sem tam něco. Já trvám na tom, že námořník musí být zaměstnan. Sedm dní v týdnu makat. V tropech třeba. Nebo když lítáš jak nudle v bandě. Průsery, takové ty strojní průsery, které musíš opravit. Tam je mnoho systémů. Parní, slanovodní, sladkovodní, čištění. Tam ze slané vody se přes evaporátor vyrábí pitná voda. Přes ten mineralizátor to jde. Tam prostě není co řešit. Tam prostě člověk musí být zaměstnaný. Celý fór je, že večer toho má logicky, zákonitě každý plný brejle. A tu ponorkovou nemoc? Jinak bych asi nemohl být na první lodi třináct a půl měsíce, že jo.

Na palubě chodí kormidlovat, v mašině je zase vachta. To bylo rozdělené tehdy po čtyřech hodinách; dvakrát čtyři hodiny. Já jsem půl roku chodil na tu psi¹⁴ vachtu. Tak jsem s tím nějakým oficírem si padl do oka, s někým miň, to se dalo nějak kompenzovat. To bylo dvanáct nula nula, šestnáct nula nula. A zase od půlnoci do čtyř. Pak jsme večer třeba poseděli, já starý sportovec, si dělali ze mě srandu, jsem si chodil zaběhat, zacvičit. To bylo jak Strahovský stadión, než člověk oběhl loď. „Vole, že se na to nevybodneš.“ A takovýchle kecy. Dneska někoho potkám, říká, že mi bude pomalu sedmdesát a že to bude tím, že jsem chodil běhat. Já říkám: „Měl jsi chodit se mnou.“

Pak půl roku jsem dělal dejmanku. Vlastně já nebyl D/H, já byl motorman. D/H byl na palubě. Já blbnu zase. Já byl motorman, pak second motorman. No tak měl jsem toho plný brejle. Tak prostě opravdu nepamatuji, že by tam nějaké, jak deklarují, ponorkové nemoci, že tam lítaly facky. Opravdu ne ne ne. Hotovo.

T: A vztahy s důstojníky?

N: Já bych řekl, že člověk může mít dvě vysoké školy, ale nejtěžší práce, kterou se učí celý život, jsou mezilidské vztahy. Tam zase nepamatuji. Prostě já opravdu žádné problémy. Já jsem čtyřiačtyřicátý ročník, já jsem si s pár kapitány potykal. Ti prostě přišli na to, že jsem slušný člověk. Jeden, kterého jsem si vážil a je bezvadný a dodneška snad jezdí. Láďa Klápště. Známy to kapitán. My jsme spolu jezdili na vachtě. On tehdy dělal, myslím, třetího nebo druhého, on měl tu psi vachtu a já taky. Vždycky jsme se potkali v pentře, něco jsme zakousli a dali pivánko. To bylo jeho. On říká: „Víš co, Venco,“ on byl myslím pětačtyřicátý ročník, „já ti nabízím tykání, protože jsi slušný a normální, solidní člověk. A s těma volama, na palubě, jo...“ A tak dál a tak dále. Tohle byly ty vztahy. Musíš si držet určité lidi od těla, na dištanc. Pepík Švejda, jo. Chief engineer.¹⁵ Známy to inženýr, který stavěl ty čtyři jugoslávské lodi. Tak s tím jsme si tykali od prvního dne snad.

Samozřejmě, že tam byli taky pěkní exoti. Ale to spíš byli ti mladšasové, kteří přišli z vysoké školy námořní. Ruská, ruská vysoká škola strojní je tak na úrovni, no, ani ne naší průmyslovky. A teď když tenhle blbeček tam začal machrovat, tak mu říkám: „Hele, jseš tu na rok kadet, tak se honem uklidni.“ Pak teprve šel na zkoušky na ministerstvo dopravy, pak z něj udělali třetího důstojníka a jezdil ve funkci čtvrtého. Ale to i zrušili. Byly takové řeči: „Já ti to dám zpátky.“ Ale já znova říkám, radikálně jsem nezažil nic. Zas tam byli čifové, kteří byli tak chytří, že když se člověk dostal do nějakého tohohle konfliktu, tak se dalo jít za ním a oni je umravnil.

Tohle se mi líbilo. Prostě na lodi můžete mít tatínka prezidenta, ale přijdete z vysoké námořní školy a jste kadet. Který byl pode mnou. Za rok jdete na zkoušky, je z vás třetí strojní důstojník a jezdíte ve funkci čtvrtého důstojníka. Pak jste druhý a pak jste možná někdy čif. Mluvím za mašinu. Jinak bych tam asi nevydržel těch sedmadvacet let. Já tam byl přesně nachlup sedmadvacet let.

T: A co ruští kapitáni nebo důstojníci?

¹⁴ Označení služby od půlnoci do čtyř hodin do rána (považována za nejhorší službu).

¹⁵ Chief Engineer – anglický výraz pro prvního strojního důstojníka.

N: To jsem taky zažil. Časem jsem na to přišel, to byl takový ten náš vlezdoprdelismus. Protože oni tu ruskou námořní školu prý neuznávají ve světě, priorita je polská. Takže ti, kdo dělali ruskou námořní školu, museli chodit na přezkoušení. To mi potvrdil i Milan Rusňák, takže nemluvím zase nějaké nesmysly. Ti naši vlezdoprdelkové, co studovali v tom Rusku, tak když jakoby nebyla nějaká funkce, tak požádali o pomoc Rusáky.

Ale co jsem já zažil ruského kapitána, teď si nevzpomenu na jméno, já byl na první lodi, jdu po chodbě: „Daváj, máličik.¹⁶ Pojď sem. Co jsi.“ Já vykulený, on to kapitán. „Tady si sadís.¹⁷ Od kudá ty znáš rusky?“ Já říkám: „Jste se to učili ve škole, ne.“ A teď stakan. Já v té době sportoval, alkohol vůbec. Já myslel, kdybych to vypil, tak je po mně.

Potom třeba jsem se sešel, bezvadný kluk v mašině byl. Hrozně chytrý. Poručík Saša Žiltomirský. Dokonce byli za mnou v Praze. Bezvadný, chytrý kluk. Tak trošičku, když jsme jezdili na té vachtě, tak jsme mluvili. Přijeli jsme do Hamburku, on úplně vytřeštěné oči. V té době se to sešlo, že tam byl kapitán, pak tam byl číf elektrik Kulčinský a tenhle Saša Žiltomirský. A oni kecý na nás, já říkám: „Jdi do prdele.“ A oni to jejich rusky: „U nás lóchkaja industrija něť.“¹⁸ No tak oni musí, když přijedou do Hamburku, tak musí nakupovat jak o život.

Ten Saša, pro něj to bylo vyznamenání. On říká: „Hele, my máme kontrakt.“ Ten asi museli krvavě zaplatit. On říká: „Já mám kontrakt na dvě na tři lodi a my jsme tady: o sto procent lepší jídlo, o sto procent lepší zacházení. My jsme tady jak v kanafasu. My jsme nadšení, že jsme se dostali na Czech Ocean Shipping.“

T: A hrála v tom nějak roli politika?

N: Abych pravdu řekl, tam bylo tolik práce. Já jsem měl problém, jestli bude fungovat slanovodní systém, evaporátor. To ve vakuu vyrábí ze slané vody vodu sladkou. „Proč to nefunguje? Proč vám to nevyběhne na tlak?“

Já bych řekl, že politika vůbec. Tam spíš, co nakoupím v Hamburku. Tenhle Saša mi říká: „Václav, máme volno, a já bych šel ven.“ My jsme dokonce byli na tom Reeperbahnu.¹⁹ „No víš, já, kapitán...“ Já říkám: „Jdi do prdele, jsme na lodi, ne. Jdeme a hotovo.“ Největší prdel, že sedíme v porno kině a oni přišli a sedli si před nás. (smích) Já říkám: „Hele, támhle máš kapitána.“ Ten byl zelenej strachy. Já říkám: „Co blbneš? Kde žiješ, prosím tě?“ Bezvadný, chytrý kluk. Bezvadný, inženýr, strojař.

Říkám pro ně byla Czech Ocean Shipping jako vysvobození. Oni říkali. Takový jídlo, ty pentry, úplně koukali jak blázni, když večer byly řízky a dalších dvacet jich šlo do pentry. Chleba napečený, úplně byli nadšení.

A říkám, já jsem si hleděl svého, já jsem strojník. Od černého řemesla a já se nebudu vyptávat. Pár jich tam bylo. K té politice řeknu jedno. Já rád ty kecičky, ty vtípky, srandičky, kecý na koledy, vtípky politický. Když jsem po třinácti a půl měsících vylodil, pozor, to musím připomenout, jsem byl nejlepší pracovník z celé lodi. Tak jsem přišel na podnik a soudruh Skořepa: „Pojďte, pojdte, pane Beneš.“ Říkám: „Dobrý den.“ „Jaký dobrý den? Čest práci se zdravíme, soudruhu. Tak jsem slyšel, jak to bylo tohle?“ Já říkám: „Já jsem stará držka ukecaná.“ „No tak helejte, jste nejlepší pracovník, jste tady předkandidát²⁰, tak si dejte pozor. Čest.“ (smích) Dobrý, jo. Takže nějakí ti dopisovatelé tam museli být.

T: A výročí se slavila? Třeba První máj.

N: Jasný. Na to si potrpěli kapitáni. Vždycky přednesl nějaký přípitek, kopli jsme do sebe panáka a šli jsme dělat. To je jednoduchý.

T: S proslovem to bylo?

N: Většinou ano. Třeba, docela ho mám rád, on to byl hrozně problematický člověk; emigroval, neemigroval, vrátil se, dokonce byl u mě párkrát tady na tom Venclu²¹, jak jsem bydlel, Václav Boura. Tak ten si dost na to potrpěl. Byl chytrý chlap, ale.

To já nezažil, se traduje, že v osmašedesátém emigroval, pak se zase vrátil, pak zase na loď. Já nevím opravdu ty detaily. Já si ho pamatuji jako solidního chlapa, který v uniformě, a hlavně ty Silvestry. Hoši, kdo neměl službu, stevardi jim rozlili panáčka, a kapitán: „Děkujeme našim manželkám, že nám umožnily

¹⁶ Давай мальчик. – Dej, chlapče. Spíš jako oslovení: Hele, chlapče.

¹⁷ Садись – Posad' se.

¹⁸ Лёгкая индустрия – lehký/spotřební průmysl.

¹⁹ Ulice Reeperbahn v Hamburku v okrese St. Pauli – jedno ze dvou středisek nočního života a prostituce.

²⁰ Před vstupem do KSČ.

²¹ Václavské náměstí.

takovouhle těžkou práci a tak dále a tak dále. Na zdraví.“ On si na to potrpěl. Ale tam byl nepřetržitý provoz, tak aby si někdo sedl a tady jsme řešili nějakého Silvestra, Máj nebo MDŽ, to jako: Es kommt nicht in Frage. To nepřipadá v úvahu. Já už jsem zblblej zady z toho.

T: Ještě se zeptám na Vánoce. Jaké to je, trávit Vánoce odloučený od rodiny?

N: Třeba ti chlapi jsou hajzlíci, A nebudu raději jmenovat. Ale některý druhý strojní důstojní, dobře, když to řeknu, dnes už je to jedno, dnes už by měl být také v důchodu. Ten byl nešťastný, když ho vyloďovali. Protože, abych řekl pravdu natvrdo. Pár lidí je, kteří neumějí doma žít normální život. On žral jak ruský zájezd, říkal: „Ježiš Marja, co já budu doma dělat! Já budu muset doma topit. A já nikoho nemám.“ Tomáš. Já říkám: „Tome, do prdele, dej si inzerát, vždyť jseš frajer chlap, svobodnej. . Tak můžeš mít hned někoho. Nebo jsi na kluky?“ On prostě byl nešťastný, když měl na Vánoce vyloďovat. Protože tam Vánoce. Slavnostní tabule, končilo to flambovanou zmrzlinou, veškerý servis. Paráda. Tak na co by jezdil domů. Doma když pozve nějakou slečnu, tak by musel koupit flašku vína, že jo. To byli takoví hajzlíci, kteří, jak jsem říkal, neumějí doma žít. Elektrikář, brněnský, obrovský šoumen, Olda Prajsler. Ten říkal: „Tyhle typy lidí jsou do normálního života nepoužitelný.“

Ty Vánoce. Já jsem měl doma o dvanáct let mladší manželku, tu bejvalku, stejně jsme se rozvedli. Kloučka, no tak mi bylo smutno. Ale tam se to kompenzuje prací. Ty Vánoce byly slavnostní, hezké. Ideální bylo, když byly nějaké ženské a rodiny. To člověk se vyfíknul, vzal si alespoň kravatu a čistou košili. No, taky mám dobré vzpomínky na ty Vánoce.

Ale říkám, někteří lidé, tady bydlí za rohem. Teď se vypracoval už na třetího strojního důstojníka. Dva kluky měl hezké, takové vysoké frajery. V životě nikoho neměl ani v přístavu. Já říkám to je proti přírodě. Když jsem na lodi, tak rád ukážu přes prázdniny něco rodině. Ale spousta jich je. Aby ušetřili, aby nic neutratili. Nerozumím tomu. Ten jeden drobeček zamykal manželku; aby mu ji asi někdo nesežral. Nechápu.

T: A mohlo se to stát, že když byla manželka na spolujízdě, že si začala vztah s někým jiným?

N: Ježiš Marjá, to je dotaz tohle. Tam si palubáci vyměnili manželku u stolu. Taky bych možná mohl říci jméno. Jsem byl na Kriváni nebo na Sitně, jeden tam manželku měl, druhý neměl, tak to spetrachtovali, přijeli domů, rozvedli se a vlastně si ji vyměnili na postoji lodi. Tenhle případ konkrétně znám. Dál už nebudu. Dál abych nekecal zase. Ale jo, jako normál, normálka. Jsme lidi ne. (smích)

T: Když jsme mluvili o tom odloučení, jak je snášela manželka? Stěžovala si, bylo to pro ni těžké?

N: Teď samozřejmě budu mluvit za sebe. Ta moje bejvalka z Jižních Čech, z Blatné, Věruška. To je vlastně ta, které jsem nechal ten byt. Časem to vygradovalo, až jsme se vzali. Pak zase zjistila, po pár letech, že co se mnou, když je dvanáct let rozdíl. Tak jsme se rozvedli, samozřejmě. Ale, co jsem chtěl vlastně říci. To je zase složité.

Teď mám Haničku, dvaadvacet let spolu, která se se mnou samozřejmě svezla. Holka pořád vzpomíná, námořnickou knížku má, rovníkový křest. Tehdy studovala, tady na Vinohradské ekonomku. To je to, na čem jsem trval, že to odloučení budu kompenzovat tím, že se nějaké ty tři měsíce svezou na lodi. Takže mně to vyšlo. A jsem rád.

To bylo ono asi, že u té první byl možná velký rozdíl věkový. Také se svezla, ale prostě asi měla nějaké jiné představy. Tak to sama podala. Dnes někdo musí být navrhovatel, někdo odpůrce. Tak ona byla navrhovatelka, není co dál řešit. A já kdybych se stavěl na hlavu, tak: „Ne, ne, ne. Já se chci rozvádět a hotovo.“ To je jasné že devadesát procent všech průserů je v práci. Tak se zamilovala do zástupce vedoucího, ale byla chyba, že měl dost vostrou manželku, zdravotní sestru, a hlavně dvojčata. A za Prahou baráček, takže jak jsme se rozvedli, láska skončila. Tak já jsem měl představy naivní, že to bude fungovat, že je to slušná perfektní...

Ale teď, nechci to zakřiknout, ale s tou mojí Haničkou, s kterou už jsme bydleli na Praze 7 vedle sebe, pořád jsme kolem sebe chodili, až jsme se dali dohromady, jsme spolu dvaadvacet let. Tak já nevím, co k tomu dodat. Také jsme byli odloučení, také se občas svezla, holku jsem vyženil. Máme dvě vnoučata. Je jasné, že ta námořničina nepřispívá, to odloučení dlouhé. Teď potřebuji jsem dvaadvacet let ženatý a hotovo. Snad už to zůstane.

T: A když jsi byl doma na vynechávce, měl jsi nějakou brigádu?

N: To byl takový zapeklitý problém. Pár takových vypitózů, Láďa Pancner a já nevím koho znám, prostě na to kašlali. Já asi jsem workoholik. Ale tam byl tak špatný základ, co nám chodil. Já jsem dokonce jednou nastřádal ty volné dny, že jsem byl rok doma. No tak já si nedovedu představit, že bych každý den chodil do

hospody a nepřinesl domů korunu. Z plavby mi poslali pět a půl tisíce. Takže já vždycky jsem bývával tak dva měsíce doma, maximálně. Měsíc, dva. Doma bych se asi zbláznil. Nemůžu pořád číst nebo koukat na televizi. A já jsem populární na lodi s tím, že já jsem jezdil, díky mým 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. Všichni ti kolegové vždycky za mnou přišli. To bylo páté patro, restaurace Rostov. To bylo něco pro mě – v bílém plášti, já strojník. Pár těch kolegů, když přišlo, zpocení, zasrané montérky, fáračky, tak si málem sedlo na prdel. Já oholený každý den, v bílém plášti, úplně z toho byli na větví.

T: Když jsi před tím říkal, že jsi jednou byl také celý rok doma, nechybělo ti moře?

N: Jo, jo, jo. To se tehdy nějak seběhlo, nevím proč. Tam byly nějaké šachy, že prodali nějaké lodě. Tohle asi potvrdí úplně každý námořník. Vylodíš po sedmi, po osmi měsících. To byl takový můj cyklus. Dva měsíce doma a najednou ti začne vysychat ta sůl, začne tě svědit a voláš: „Pane Molkup, došly mi prachy, nemám brigádu, mám doma nějaký problémy, proplat'te mi volný dny a nalod'te mě a tak dále a tak dále.“ V té době už pochybnosti jsem měl: „Hergot. Chtějí mi, nechťejí mi.“ V té době jsem byl nejlepší pracovník a do prdele, já byl rok doma. Tak říkám: „To snad není možný.“

Ale najednou začneš žít normální život. Říkám: „Do prdele, vždyť on je taky doma život.“ A najednou se člověk přešaltruje. Někdo ne, ale já jsem v té době absolutně nepil (teď to doháním) nechodil do hospody se vykecávat, vždycky jsem něco dělal. V té době jsem dělal asi nejdýl v tom Rostově. V tom Roštu, jak říkají pinglové. Měli jsme krátký dlouhý týden. Na Václaváku jsem bydlel, na Václaváku jsem dělal. To byla nějaká dvojka s pěti hvězdičkami. „Hele, hele, Václave, honem, honem. Máme tady abiturienty, svatbu, honem, honem, do práce za hotový.“ Tak jsem letěl do práce. Takhle jsem prožil tři čtvrtě roku.

Ještě zkraje plavba dělala drahoty. To taky musím podotknout. „Pane Beneš, soudruhu. Vy chcete brigádu? My máme.“ To tehdy stavěl Kapr no nějaké to středisko ve Smolné Peci. „Jedině povolujeme brigádu na Smolný Peci.“ Já říkám: „Prosím vás já mám tady malý dítě a já pojedu na tejdén? Takže to nepřipadá v úvahu.“ „No ale my vám nemůžeme...“ To museli tehdy slavnostně podepsat brigádu. No já si nedovedu představit, že by mi nepovolili brigádu nebo bych dělal támhle pro nějakýho blbýho Kapra. Já ho pamatuji pana ředitele. Když šel do důchodu, tak ho nemohli vyhodit, tak mu dali Řád práce. Ředitel Kapr. A ten mladý Kapr, to je ten slavný majitel Bohemky. To byla taky sestava jako Brno. Že mi nepovolí brigádu. No co bych asi rok dělal doma. Bych asi louskal chrousty.

T: Kam jsi po té pauze nalodil?

N: Já bych se musel podívat do námořní knížky. Ale mně právě vrtalo hlavou, že jsem opravdu byl nejlepší pracovník ze strojního oddělení, že nenalod'uji. Už jsem i volal Molkupovi. Tak už mi červík nějaký vrtal v hlavě. Já jsem téměř rok měl dovolenou, jsem byl asi deset měsíců doma.

Tam byly vazby – ten chtěl toho, ten támhletoho. Na palubě, on bydlel někde v Modřanech, bocman Jarša. Někákému kapitánovi postavil střechu na chalupě. Tak ten si ho zase bral, nikdo jiný nesmí s ním nalodit než bocman Jarša.

No tak prostě jsem byl deset měsíců doma, tak říkám: „Dobrý, mám doma rodinu, tak se budu starat, budu žít normální život a budeme vidět.“

T: A kde jsi zažil svůj první křest?

N: Na první lodi, člověče. Kapitán Rusňák. To až časem ti dojde, jak byl chytrý. Říká: „Prosím vás, trošku přibrzďte. Už se staly smrtelný úrazy u toho. Už se trošku uklidněte.“ My jsme tam klouzali, lítali a kluk si rozbil hlavu. Tak to trošku brzdil. První loď. Rovníkový křest.

T: Takže to nebylo tak drsné?

N: Myslím, díky tomu Rusňákovi. Mohlo to být trochu lepší to zvaní, pak ten blázelec druhý den, ale ten Rusňák je opravdu diplomat. Opravdu osobnost. Já mluvím hlavně o sedmdesátém sedmém roce. Vylodil jsem sedmdesát devět. A ten rovníkový křest, když se mě ptáš, to bylo takové v limitu. Člověk když to zažije poprvé, je to dost šok. Ale díky tomu Rusňákovi, bych řekl, že to bylo v limitu.

T: A později jsi viděl křty, které byly mimo limit?

N: Holka má křest, manželka má křest. Na Bratislavě. Mají to natočené na videu. Vlastně i ta bejvalka moje, ta z Blatné. Jak jsem říkal z Blatný, je jí to hovno platný. Ale hlavně to bylo hovno platný mně. Ta má právě s klukem na Slapech křest. Ona měla šicí stroj na kabině a všichni: „Věruško, Věruško.“ Taková hodná byla. Proto se možná trochu přibrzdili.

A vlastně druhý a třetí křest, na to jsem dost pyšný, má ta Hanka s tou holkou, co jsem vyženil. Vidiš to Takové osudy.

T: Takže na ženy nebyli tak drsní?

N: Ten první křest byl trochu ostřejší. Rusňák to hodně zredukoval. Ten druhý, no dejme tomu. A ten třetí, ta Hanka s tou Janou, říkám družině: „Kurva, neblbněte, nebo mi je zabijete. Nebo mi je zpřelámete.“ Tam není prdel, na tom mazutu uklouzneš, oleje, a všelijaké ty krávoviny.

Ale víš co? Stejně všechno souvisí se vším. Ten poslední křest, na Bratislavě, Hanka s tou Janou, co jsem vyženil, už přestával být čas. Když pletli palubáci sukýnky na prvním křtu, nádherné sukýnky. Tam normálně mořskou pannu ani nepoznali. Říká: „Ježiš, to je krásná ženská.“ A on to byl kluk, mladý kluk. A najednou na to přestal být čas. Najednou každý má prostě nějakou práci. Sedm dní v týdnu. A najednou si řekl: „Já budu plést nějaký sukýnky a vyrábět medaile a řetězy?“ Tak všechno honem honem. Udělá se rovníkový křest, hop hop a jedeme dál. Rozdíl byl sedmdesátý sedmý rok a za deset nebo za patnáct let později.

T: Říkal jsi, že při křtu se mohl někdo zranit, uklouznout. A při práci? Stávaly se úrazy často?

N: Člověče, minimum. Já jsem zažil na jedné z těch posledních lodí, že dostal tím kargo hákem do palice, že mu odlítla helma, takhle na dvě půlky.

Dokonce vlastně vidíš, zažil jsem. Jmenoval se Pokorný a ten dostal do palice železnou tyčí. Na té lodi jsem byl taky. To byl takový krásný přístav, u Kanady. Právě tam to koupil. Všechno zmrzlé a bocman: „Jdeme obrátit kotvu.“ A vrazili tam pajcr a ono to prdlo ten hák. A praštilo ho to do palice. Člověče, operace mozku a tak dále. Prostě roztráštěnou palici. Takový hezký, vysoký kluk. Petr Pokorný z Brna. A on blázen pořád fotil, tak mu říkali Nikon. Když ho převezli sem na Karlák, tak mi volal doktor z malešické polikliniky, lodní, že bydlím vedle, abych se na něj šel podívat. Doktorka říká: „Ten už asi s lodí skončil. Ne asi, určitě.“ Pak takové ty drobné úrazy. Pak už jsme museli mít pořád přílbu. No v tropech, měj pořád na hlavě přílbu. Za těch sedmadvacet let jedině, co mi zůstalo v hlavě, tenhle Petr Pokorný.

Úplně ideální bylo, když s námi jezdili doktoři. Třeba tam byl slovenský doktor a říká: „Hele, já jsem si přivezl svoje šitíčko a jsem úplně nervózní, že furt se nic neděje.“ Tam byla nemocnice pohotovostní, vždyť to znáš. Když nebyl doktor, pak ho zastupoval druhý palubník, inženýr. Měl kurzy.

Já jsem taky dostal v Polsku do palice. A přijeli jsme do Murmansk, vyndali mi čtyři stehy. To byla taky prdel v tom Murmansk, jo. Přijel pro nás agent, hodil nás do auta, přivezl nás do Balnici pro inostráncov.²² Přišli jsme do nemocnice, já jenom čtyři stehy z hlavy vyndat. Ten agent přišel: „Uchadí.“²³ Tam fronta (důraz) plná chodba lidí. „Éto inostránci.“²⁴ Já jsem se úplně styděl. Fakticky. Tak mi vyndala stehy, něco jsem jí dal, z kantýny nějaké ty parfěmy. Ta celá šťastná. Krásná, docela hezká ženská, vycenila na mě zlaté zuby, už jsem měl dost. A vylezu ven a druhá parta šla k zubaři. Já říkám: „Tak co?“ „No my už jsme hotoví.“ Říká: „Počkej, počkej, počkej, to si děláš srandu.“ „Ty vole, já tam přišel.“ Zase. Vyhodili všechny, jo. „A oni tam mají tu šlapací vrtačku.“ Balnica pro inostráncov. „Mě ihned přestaly zuby bolet. Tak na tebe čekáme a jdeme si dát nějaký drink.“ (smích) Dobrý, ne. Murmansk.

T: Co jste dělali po práci?

N: Já jsem dost sportoval. Fitko, bazén. Pak to, co jsem doma nestíhal. Vždycky jsem si bral z domova knížky, hodně jsem četl. Do dneška rád spím. Někteří ti otravové: „Hele, dáme si drink, pojd' na pivo.“ Já, to byl můj čas, taková devátá hodina, to i za mlada, tvrdej. Samozřejmě, že jsme poseděli. Na jídelně. I se sešli, nějaké banjo jsem zažil, kytaru, housle, harmoniku. Někdy to plzeňský a čaj, mějte se. Filmy. Pak začala DVD. Byli blázni, že tři filmy každý večer. Každý večer. Já tak jeden, dva a hurá. Jdu číst a spát.

Jinak by se tam asi člověk zbláznil. A já nevím, jestli vidíš, v mém věku, že jsem se nezbláznil. Opakuji. Námořník musí být zaměstnaný. A sám tak nějak vědět. Někteří vydrželi chlastat do mrtva. Dokavad něco bylo. Já jsem vypil nějakou tu plzničku a šel jsem. Opravdu, námořník musí být zaměstnaný asi, aby nevymýšlel, jak to mám říct česky, kokotiny.

²² Больница для иностранцев – nemocnice pro cizince.

²³ Zkomolené ruské slovo – ve významu „jdi pryč“, „vypadni“.

²⁴ Это иностранцы. – To jsou cizinci.

T: A v listopadu 1989 jsi byl na lodi?

N: Osmdesát devět jsme byli tutově v Západní Africe a chodili jsme do Seamen's Club. Najednou v televizi prostřih, tady kůň, Václav, a takové jenom útržky. No a tam se nedalo nikam jít, než do toho Seamen's Club. Pak vím, že jsme odněkud vyloďovali z Evropy, Sicílie, mám dojem. Sardinie, Sicílie. A první co bylo, přišli ti autobusáci do jídelny a říkají: „Co to tady máte, vy blázni.“ Sundali Husáka, nalepili tam Havla. Toho jsem zase já viděl poprvé. Pak jsme jeli domů, my ty bagry, každý vždycky stažený zadek, aby nás moc nekontrolovali. Celníci: „Čau.“ Já říkám: „Hergot, co se děje.“ To bylo první. A přijel jsem domů a to už pomalu začalo. Hanka mi říká: „Já to mám všechno nahraný pro tebe na videu.“ Tak to byl můj osmdesátý devátý rok. Konec roku. My jsme vylodili.

T: Vy jste tam žili vlastně v nevědomosti.

N: Fakt. Sem tam v tom Seamen's Club vyskočil nějaký v televizi záběr. Jo, občas jsme dostali nějaké noviny. Jo, a chodila pošta přes diplomatický, tam nebylo nic. Říkám. Minimální informace.

T: A změnil se pak vztahy mezi námořníky?

N: Já jsem vylodil, pak jsem zase byl asi půl roku doma. No a potom, asi jo. Asi bych řekl, že jo. Před tím, řekněme ten sedmdesátý sedmý rok, to deklaroval i pan soudruh Skořepa, muselo být dvacet procent komunistů. A pak třeba když jsme nalodili, třeba bolševici, říkám jim: „Jdi do prdele, že se nestydíš. Ty drž taky hubu a dej si pivo.“ No tak, zase to nebylo vyhrocené do nějakých extrémů. Prostě tam většinou radši každý se schovával, když bylo: „Haló, haló, večer bude KSČ schůze.“ Pár těch pitomců se tam sešlo z posádky. No a pak řekli: „Nech si ty kecý na koledy a koukej pořádně makat, jo, a nevykládej mi tady nějaký stanovy.“

Na té lodi byla, myslím, taková dost spravedlivost, že prostě nalodí mladý inženýr, absolvent vysoké námořní školy, a může mít tatínka prezidenta a prostě je mu to houby platné. A komunist, je mu to houby platné. Buď umí nebo neumí. Za rok jde ke zkouškám, pak postoupí a pak dále. A buď jo, nebo ne. Pár se jich z rodinných důvodů na to vybodlo, pár z neumění, pár dostalo pro nadbytečnost padáka. To hlavně v tom osmdesátém devátém.

Pár se jich divilo. Já potkal třeba kluka, extraliga, ten byl schopný vychlastat toho Smirnoffa za večer, a najednou se divil, že dostal padáka. Pro nadbytečnost. Bodejť, tak jak mu to mají říct.

T: A poslední cesta?

N: Člověče, teď musím vzpomínat. Poslední loď byla, člověče to ti musím přinést tu poslední knížku. To bylo velice zajímavé, ale oni nás hlavně vykmitli po třech měsících. To byl nějaký italský rejdař a najednou začali nalodovat Rusáci. Oni prostě tři měsíce jsou bez výplaty, ale jsou rádi že se dostanou na loď. A byl tam bezvadný chief engineer, úplně teda jsem se do něj zbláznil. Fero, Fero Rakovský. Myslím, že dodneška jezdí, úplně neuvěřitelný borec. A právě my dva jsme tam zůstali. On předával a já jako strojmistr. Ale to byla řehole jak bejk. On si, myslím, splnil to svoje, no ale nás vykmitli ten zbytek. My jsme s nimi jezdili asi tři neděle, měsíc. Pak jsme jim to předali, a to byla moje poslední loď. A to je právě ten průser, ten rejdař se prostě rozhodne, udělají nějaký ten Special Agreement. Ti Ukrajinci jsou pro ně lacinější a hotovo. Ale já toho měl plný brejle. No a to bylo finito. Dojeli jsme do Itálie, tam nám přistavili autobus.

Molkup třeba mi ještě říká, když je nějaké to setkání, že bych ještě mohl nalodit. Jenže, víš, to je najednou stříh, a já chci být doma už. Po těch letech. Když si dnes uvědomím, v té mašině, co jsme se nadřeli, nalítali. Tady mám (ukazuje na prstech tři jako třicet tisíc) a sedím na prdeli, tam budu lítat jak šílenec a kurs dolaru čtrnáct šedesát. Já jsem měl největší výplatu asi patnáct set třicet dolarů, já už ani nevím. No tak si to násob. Prostě najednou stříh, a myslím, že to dělám docela dobře. Protože jsem zažil pár těch pitomců starejch: „No já mám ještě na Kladně vnoučata dvě. A já bych se chtěl svézt, abych jim něco koupil. Abych je třeba eventuelně pozval.“ Jeden blbec ležel pod kyslíkem, infarkt. Druhý mozkovou mrtvičku. No tak ono každá sranda jednou končí, ne.

T: A je to taky tím, že posádky jsou smíšené, že atmosféra už je jiná, že ten život na lodi je jiný?

N: Určitě, určitě. My jsme tam také měli pár těch Ukrajinců a dva Turky na té poslední lodi. Určitě, určitě je to o něčem jiném. Dneska já bych fandil tomu, jak čtyři lodi, co vozí ten kaolin, obsazuje plavba, a bazírují, trvají na českých posádkách. Tak tomu bych fandil.

Ale jinak, co už jsme byli taková ta patlanice, dva Turci, nějakí špičkoví svářeči, oni teda uměli svoji práci, ale najednou přijdou do jídelny, v poledne, v zsranejch montérkách, fáračky, na hlavě bekovky. Ten jeden

oficír od nás takhle k němu přišel, sundal jim čepice, hodil jim je a říká: „Kde si myslíte, že jste?“ Propocení, smradlaví. Tak to je normální na lodi, když byli zalezlí v těch dzenzách, ale prostě odsud potud. To bylo s těmi Ukrajinci také.

Největší fór s tím žrádlem. No to se vůbec nedá srovnat. Já to zažil jednou. „Václav, nu kak. Ja byl na nějakým pasažíru.“ Že vařil pro patnáct set lidí. No nekecám, já sním všechno, opravdu nejsem vybíravý. Ale to, co jsme zažili tam, tady kus masa, na to plácnul něco. Já mu říkám: „Ukaž, dej mi na talířek třeba rajský salát, na to trošku octa a jsem spokojenej.“ „Nu, što Václav. Ty spakojný.“ Já: „Jo, dobrý.“ No co bych mu vykládal. No úplně mimo, mimo mísu. Úplně trapas.

Ted' jsem si uvědomil zpětně, že ti Rusáci, co byli na našich lodích, že tam byli takhle spokojení. Omáčky, napečený chleba, v neděli ráno, guláš, hemenex,²⁵ ta pohádka mládí.²⁶ Ti byli úplně nadšení. To, co oni předváděli na té poslední lodi, to byl děs běs.

Ještě k tomu vaření. Přijeli jsme do přístavu, vedle ta samá loď. My jsme byli nějaká italská společnost. Ráno v šest hodin říká vachtový: „Pocem, co se děje tady.“ Tam vedle loď a oni: „My nemáme vejplatu. My nemáme co jíst. My nemáme tohle.“ No tak z naší lodi šli, přes rameno, pŮlky prasat... Ne, to už bylo o něčem jiném. To už je prostě v jiném seriálu. Rusáky nebrat. (smích)

T: Když jsi jezdil ještě na československých lodích, potkávali jste se v přístavech s Čechy, co tam žili?

N: To jsme měli zakázané, prosím tě.

T: A potkávali jste se?

V USA, to je jedno kdy, moje setkání: dědeček s babičkou: „My jsme bejvali emigranti.“ Já nevím, snad z osmačtyřicátého roku. „Vidíme českou vlajku. Potřebujete něco mládenci?“ Dostali najíst, a největší bomba. „Jé, vy tady máte chleba.“ Kuchaři pekli. „Můžeme dostat?“ Tak kuchař vyndal bochník a bába s dědkem: „A co potřebujete?“ Samozřejmě pohledy na každém rohu, ale známky, to znáš, klasika, to musíš tři kilometry na poštu. „No tak my bysme chtěli známky.“ Druhý den všechno zařízené. Takovéhle tablo známek a hlavně jedna pětasedmdesát, ten galon americký, skotská. „To máte za ten chleba.“ (smích) „A mohlo by ještě bejt?“ „No samozřejmě.“ Tak kuchaři pekli chleba, dědek s bábou z toho měli druhý Vánoce. Šťastní, spokojení, taky asi se jim stýskalo po domovině. To je jediné, co jsem zažil.

Jinak kluci vzpomínali, to bylo na té mojí první cestě, cestu před námi. V Khorramsharu přišel nějaký manik, že jeho brácha má českou manželku. Trošku žvatlal. Ta holka přišla, ihned skočila kapitánovi kolem krku a říká: „Tady odsud mě nedostanete. Chrápu s kozama, šuká mě celá rodina. jediný co je, že mě ověsil zlatem. Já myslela, že se dostanu k moři, tak to jsem za celej život se nedostala tady. A prostě já chci domů, rodiče to zaplatěj a hotovo.“ Jenomže kapitán se informoval, pas neměla, měla nějaký ten jejich zprava doleva. Ona byla jejich majetek. Tak jsme si řekli: „Dobře jí tak.“ Ony dostávaly už poslední léta školení ty co se vdávaly za Arabáky. Ale tohle bylo opravdu pozdvižení na lodi.

Samozřejmě jsme odevzdávali vojenskou knížku, samozřejmě jsme podepisovali nějaké prohlášení, že se nebudu s nikým stýkat. Kapitán Tibor Búci byl s tím populární. Někdo napsal: „Jsem se potkal venku za účelem soulože.“ Vyložene si z toho dělali srandu. A on byl tak zvláštní, že opravdu s tím operoval. Tam bylo srandy. Kopec, kopec.

Fakt je, že když jsem začal jezdit v tom září sedmdesát sedm, že už to bylo takové uvolněnější. Když jsem si udělal svoji práci, tak jsem žádné velké problémy neměl. Ale s chutí jsem taky poslal nějakého toho oficíra do prdele. Když evidentně uměl houby a rádoby na mě trošku machroval.

Říkám, to byly srandy s kapitánem Búci. Já jsem ho zažil jako důchodce: „Čo, čo, čo to máte. Čo to máte. Predajťe mi to, dajťe mi to, vy si kúpíťe nové.“²⁷ Já vyráběl ta kormidelní kolečka, z brazilského dřeva. Dodnes to mají lidé. To je spešl. To je na krbech dvacet let, to se ani nehne. „Čo to, čo to máte? Predajťe mi to. Predajťe mi to.“ Tak já říkám: „Pane kapitáne, já bych vám to aj urobil, akorát tady nemám to dřevo brazilské. Tak co ješťe, ty krasavice. Už to vypni.

²⁵ Ham and eggs – šunka s vejci.

²⁶ Krupicová kaše.

²⁷ Kapitán Búci byl Slovák; narátor se snaží napodobit slovenštinu, transkripce je uvedena dle české výslovnosti, nikoliv podle slovenského pravopisu.

Milan Bláha, 1. strojný důstojník

T: Já bych se vás nejdříve zeptala na dětství a potom jestli byste mi mohl vyprávět, jak jste se dostal k práci na moři.

N: Já jsem v životě netoužil být námořníkem, ani jsem nevěděl, že nějaká námořní plavba existuje. Navíc pocházím tady od Frýdlantu, z malé vesnice, tam akorát protéká řeka Snědá, takže největší vodní tok, co jsem poznal, ta Snědá. A nikdy jsem o moři neslyšel, ani jsem k tomu jít nechtěl. Dětství jsem prožil v těch Kunraticích, krásné dětství. Byla to chudá vesnice, byli jsme chudá rodina, ale oč jsme byli chudší, o to jsme měli dětství veselejší, radostnější, tak jak se to na vesnici, přímo na hranici s Polskem, dalo prožít.

A když se blížil devátý rok národní, teda základní školy, co teď dál. No a z devadesáti procent to bylo: „Ty půjdeš do továrny, ty půjdeš do zemědělství, ty maximálně půjdeš na nějakou průmyslovku.“ Čemuž já jsem se bránil. Protože já jsem byl takzvaný šprt a moje nejoblíbenější činnost v dětství byla učit se ruská slovíčka. To mně dodneška bráchové (smích) připomínají. Když jsme se začali v té čtvrté třídě učit ruštinu, tak já jsem se šprtal slovíčka, kam jsem přišel. A strašně mě bavila historie. Protože můj táta psal vesnickou kroniku, vlastně pokračoval v té kronice. Do pětačtyřicátého se psala v němčině, protože tam bylo samé německé obyvatelstvo, a pak to začal psát otec česky. Tak já jsem to po tátovi četl, když už jsem se naučil číst. A nejméně člověk v té době jsem byl, když tu historickou kroniku jeden Němec, který tam zůstal po válce, protože byl loajální, nevystěhovali ho, přeložil do češtiny. To byla kronika, já nevím, někdy od osmnáctého století.

A v té době tak nějak mě začala bavit ta historie a když jsem šel do školy dál, tak jsem si představoval, že budu dělat někde v muzeu, budu se kochat z pohledu na staré věci, číst staré knížky. Jenže když jsem šel do devítky, já jsem chtěl jít dál na tu dvanáctiletku, tak máma řekla: „Žádný takový, na studium nemáme peníze, půjdeš do továrny jako starší brácha.“ A já jsem si teda postavil hlavu, do továrny že nepůjdu v žádném případě. Dozvěděl jsem se, že existuje v Děčíně Labsko-oderská plavba, tak jsem si prosadil aspoň to, že jsem šel do toho Děčína. Změna trošku. Tam jsem se dostal k větší vodě, ale šel jsem tam ne že inklinoval k té vodě. Chtěl jsem zmizet z toho kraje, kde bych byl jenom zemědělským dělníkem anebo dělníkem v továrně. To byl jediný důvod, proč jsem z domova vlastně utekl.

Tak jsem absolvoval děčínské učiliště, byla to dálková plavba, do Hamburku, pak jsem absolvoval vojnu. Moc se mi v Děčíně líbilo, toužil jsem se vrátit. Taky jsem se po vojně vrátil, jenže to bylo zrovna v sedmdesátém roce a byla špatná doba pro Labsko-oderskou plavbu. Nízký stav vody, nebyly náklady, neměli pro nás zaměstnání. Jako na Labi. Museli jsme dělat v Boleticích, to je nad Děčínem, v loděnici. A tam jsem se vlastně dostal zase tam, co jsem nechtěl. Práce dělnická. Přišli jsme na osobní oddělení v Děčíně a nějaká paní Šimková říká: „Milane“, tam se všem tykalo, jsme byli mladí, po vojně, „tady z námořní plavby shánějí lodníka na loď do Štětína.“ Jestli bych nechtěl na půl roku. Mně bylo všechno jedno, Svobodný, po vojně. Tak jsem to odkýval, zajel jsem si do Prahy, tam jsem všechno vyřídil, potřebné formality, a 6. dubna 1972 jsem sedl do vlaku v Praze a 7. dubna jsem byl ve Štětíně, na lodi Radhošť. To byl můj začátek. Tak jsem se dostal na moře. Aniž jsem si to přál, aniž by to byl můj dětský sen. Čili já jsem, vlastně utíkal z toho chudého frýdlantského kraje a takhle jsem se dostal na moře.

T: Bylo před nástupem potřeba absolvovat nějaké prověrky?

N: Ne. Neabsolvovali jsme nic. Možná, že jsme byli absolventi té Labsko-oderské plavby, což vlastně byla pro tu námořní plavbu dost dobrá kvalifikace. To učiliště, tam byla jak teoretická, tak praktická část, takže jsme měli dobré předpoklady, že jim tu kvalifikaci budeme splňovat. Ani ve straně jsme nemuseli, nebyli v té době. Já jsem vstoupil do strany až o hodně hodně let později, kdy vlastně člověk musel (důraz) se rozhodnout, jestli chce pokračovat dál nebo zůstat ustrnutý na nějaké nižší funkci. Takže prověrky žádné. To nepamatuji. Víím, že později existoval u námořní plavby nějaký odbor, vnitřních věcí nebo jak se to jmenovalo, nevím. Ale tam jsem se nikdy žádného pohovoru nezúčastnil, ani když jsem třeba vylodil potom.

T: A jaká byla vaše první cesta?

N: Tam vlastně můj první bocman byl váš tatínek. Pepík Titič. No. On byl správný bocman On akorát byl bocmanem ve špatnou dobu u špatné společnosti.

Protože, teď přeskočím o hodně let dál. Když jsem před jedenácti lety se osamostatnil, sám jsem si našel zaměstnání u německé společnosti, to je námořničina úplně jiná. U nás ta námořničina, na námořní lodi byl odborový svaz, byla tam komunistická, stranická buňka, chod lodi se podřizoval i této činnosti, respektive

činnost těch buněk se podřizovala chodu lodi. To bylo provázané. Čili to bylo něco nemyslitelného, že na lodi něco takového mohlo existovat. Bylo to u nás, bylo tu u Rusáků, bylo to u Poláků, u těchhle. Čili ta námořničina byla podřízená, nejenom že jste byl dobrý pracovník, ale musel jste být dobrý odborář, musel jste být politicky uvědomělý. Ta praktická část kolikrát šla stranou, pokud jste byl dobrý odborář anebo komunista. Tak jsem mohl být lempl v práci. To se přikrylo. To vždycky ty organizace si uhlídaly. A bocman Titič, on měl tu obrovskou nevýhodu, že se neangažoval ani v tom, ani v tom, ale byl vynikající odborník. Byl to bocman. (důraz) Celým coulem.

A to jsem poznal, když jsem před těmi jedenácti roky přišel k německé společnosti. Tam to je námořničina, jaká byla vždycky. Jakou třebaš devadesát procent těch našich námořníků, možná sto procent, nepoznali. Protože oni byli na lodích, kde to bylo řízeno z ústředí, partajemi. A tady to neexistuje. Tady je námořník. On musí sto procent své činnosti věnovat práci a nemůže se věnovat nějaké odborářské činnosti, stranické činnosti. Na lodích, tam člověk poznal, že neexistuje demokracie. A na našich lodích existoval takový nesmysl – demokracie. I když demokratická společnost neexistovala, ale tam svým způsobem ta demokracie existovala, protože to bylo všechno skloubené. Ano, kapitán velí. Ale stalo se třeba, že na stranické schůzi ten šéf strany, nebo odborář i toho kapitána, jak se říká, sepsul. Což je absurdní. To se nesmí stát. A tohle u těch západních společností, nebo dneska u všech společností, neexistuje. Tam je hierarchie, kapitán je kapitán, a ať řekne cokoli, tak je to správně, respektive se to musí respektovat. Jestli máš stížnost, tak si ji napiš, respektive si to vyříd' jinak, ale ne na lodi. Loď není od toho, aby se tady řešily nějaké problémy. Loď je od toho, aby se na ní pracovalo. A Titič, ten pracoval, to byl drsný bocman, ale byl to profesionál.

Já jsem nastoupil pod něj, to jsme byli takzvaní deck hands, to si pamatujete. A, nalodil jsem na Radhošť, a ta jezdila na Kubu. Pětadvacet měsíců jsem tam vydržel. Jsem byl svobodný. No a byly to krásné časy pro mladého kluka. To se stálo dlouho v Polsku, patnáct šestnáct dní přes Atlantik, měsíc v Havaně. Celkem jsem udělal devět plaveb. Vždycky se vykládalo v Havaně anebo Cienfuegos a pak se nakládala třeba ruda, Cienfuegos, Santiago de Cuba, ty menší přístavy si už ani nepamatuji. Ale vždycky třeba měsíc, dva měsíce jsme strávili na Kubě. Takže už jsme se těšili na moře. Jak jsem řekl, strávil jsem tam pětadvacet měsíců. Byl jsem svobodný, doma byla matka, bráchové, domů jsem nespěchal. Nechtělo se mi domů.

Až po jedenácti měsících kapitán, mašinový čif, první strojní důstojník Cajs říká: „Pane Bláha, taky byste mohl jít domů, ne. Podívat se na mámu.“ Já říkám: „Já jí píšu, jednou za tři měsíce.“ Tenkrát byla korespondence jenom dopis, který chodil s dvou, tříměsíčním zpožděním. Dnes je doba úplně jiná. A tenkrát ta Radhošť šla na dokování v Copenhagen, tak mě ten Cajs, ale on to myslel v dobrém, doslova vyhnal, poslal mě, abych jel aspoň na týden domů, abych viděl, jestli doma jsou všichni v pořádku. Tak jsem odjel na týden, co ta loď byla na dokování, a vrátil jsem se a byl jsem tam pětadvacet měsíců celkem.

Já jsem začal na té Radhošti jako deck hand, pak jsem po třech měsících, protože jsem byl – díky vašemu tatínkovi – prý šikovný, povýšil, udělali ze mě O/S. Old sailor, jak se říká. Protože mě nebavilo na palubě to otloukání rzi a natírání, tak jsem chtěl jít do strojovny. Tak jsem si požádal o přeložení, šel jsem do strojovny, a tam jsem, odcházel jsem jako druhý motorář, pak první motorář. Během těch dvou měsíců jsem vlastně absolvoval ty v uvozovkách funkce. Dneska to je nic, že jo. Ale už tehdy u nás byla hierarchie v těchhle nízkých funkcích mužstva. Takže jsem po těch pětadvaceti měsících vylodil domů a už jsem byl jako mašínák.

T: A na tu historii jste mezitím zrezignoval??

N: No, nezrezignoval jsem úplně. Ale, začal jsem, když jsem byl doma, takže jsem měl dost času, tak jsem pokračoval ve čtení té kroniky a začal jsem se věnovat trošku, to je turistika, ale turistika spojená s poznáváním. Nevím, jestli jste četla třeba od pana Nevrlého knížku, možná ani nevíte kdo je pan Nevrlý. To je největší znalec Jizerských hor, dělá tady v Liberci v muzeu. A on v sedmdesátém druhém vydal krásnou knížku o Jizerských horách. Tam je historie, i minulost, jsou tam vyznačena památná místa, kde se v těch Jizerkách co odehrálo. To mě chytlo teda děsně, takže ve veškerém volném čase, když jsem byl na vynechávce, jsem podle té knížky putoval za těmi křížky poznání. To byla také historie: tady zabila kláda v 18. století dřevorubce, tady v roce 1836 zastřelili pytláka... Takže já jsem se doma věnoval tomuhle.

Ale nějak jsem tu odvahu v sobě nenašel, v sobě nenašel říct „stop“ a jít pryč. I když už finančně bych si to už mohl dovolit. Ale, asi jsem byl slabý, neměl jsem dost pevné vůle, tak jsem akorát začal tady v Děčíně externě studovat strojní průmyslovku. Abych měl alespoň maturitu, když už nic jiného. Takže jsem během vynechávky doma vždycky uzavřel ročník. Nebyl to žádný problém. Paměti mi ještě trochu zůstalo, takže jsem to zvládal celkem dobře.

Když jsem absolvoval tu školu, to už jsem měl odjeto asi šest nebo sedm roků na moři, najednou byl nedostatek lidí u plavby, hlavně strojních důstojníků. V té době důstojník mohl být jedině inženýr. Jak palubní, tak strojní důstojník musel mít vysokoškolské vzdělání. Ať už u nás nějakou vysokou školu strojního zaměření nebo v Polsku nebo v Rusku. Takže, nemohli být středoškoláci. Ale mně to nevadilo, já jsem si tu strojní průmyslovku udělal proto, abych měl alespoň nějakou školu. No a shodou náhod, když jsem

absolvoval tu strojní školu, pan Menšík na osobním mi říká: „Pane Bláha, tak vy když máte maturitu, vy byste mohl dělat, vy byste mohl jít ke strojním zkouškám na čtvrtýho strojníka.“ A já říkám: „Nó, nemůžu, protože já nejsem inženýr.“ „No, my jich máme nedostatek, tak toho čtvrtýho byste mohl dělat, jo.“ No kdo by nechtěl, že jo, povýšit, za lepší peníze.

Tam jsem narazil poprvé. Kámen úrazu byl, že jsem musel vstoupit do strany. Jinak to nešlo: „Kdybyste měl tu vysokou školu, tak by to nebylo podmínkou, ale když nemáte tu vysokou školu, tak my přivřeme obě oči, když vstoupíte do strany.“ To bylo v sedmdesátém devátém nebo osmém roce. Tak jsem musel vstoupit i do strany. Takže jsem se stal čtvrtým důstojníkem a pak už to šlo pomalu jedno za druhým. Pak neměli dostatek třetích strojních důstojníků, takže jim to taky nevadilo, že jsem neměl vysokou školu. Pak měli nedostatek druhých důstojníků, strojních důstojníků, tak jim to taky nevadilo, že jsem neměl titul inženýra. Umožnili mi vždycky absolvovat zkoušky na ministerstvu dopravy. No, a pak už jim nevadilo ani když měli nedostatek čířů, že jsem neměl vysokou školu. To nás bylo pár strojních čířů, kdo jsme neměli titul inženýra.

Oni poznali dost pozdě to, co tvrdil už kapitán Jakub Frey, že námořnictvo to je devadesát procent praxe a deset procent teorie. Čili námořnictvo, to je hlavně o praxi. Tam musíte něco z teorie vědět, ale hlavně musíte být dobrý praktik. Takže jsem se dostal až na ten nejvyšší post, mezi tím jsem se, už hodně dávno zpátky, oženil. Žena vychovala děti, ne já. Vždyť to víte sama, my jsme měli kontrakt třeba devět měsíců a byli jsme dva tři měsíce doma a už nás zase volali zpátky. Čili když jsme byli tři měsíce doma, tak devět měsíců vychovala, starala se o děti manželka. Na nich, na nich to všechno bylo.

T: Jak to prožívala?

N: Jak to prožívala. Krásná otázka. Prožívala to těžce, ale vydržela to se mnou, minulý rok jsme slavili 31 let manželství. Prožila to krásně, hrdinně, kluky vychovala dobře, oba dva kluci mají vysokoškolské vzdělání, takže se o ně postarala. Já jsem byl jenom ten beránek, který se vždycky musel oklepat. Byly na všechno potřeba peníze, samozřejmě, takže člověk aspoň že přinesl domů trošku víc peněz než bylo normální, že jsme si malinko víc mohli dovolit, až jsme si potom mohli dovolit postavit domek. Ale to jsou nepodstatné věci. Dneska.

Podstatné je, že to všechno leželo na ženě. Mnohokrát říkala: „Zůstaň doma, já už to nevydržím. Když nezůstaneš doma...“ Nikdy nevyhrožovala takhle rozvodem, to v životě ne. Maximálně: „Já se z toho zblázním, já to nevydržím.“ Ale nikdy se nezbláznila, vždycky to vydržela.

Pak jsem uvažoval, že toho nechám. Bylo mi padesát roků. To jsem měl odjeto dvacet sedm let a že zůstanu doma. Zůstal jsem doma necelý rok. Ještě jsem neřekl, že nebudu jezdit, ale byl jsem doma rok. Tak jsme se se ženou dohodli, že bude lepší, když si zase odjedu. Ne, že by ten život doma byl špatný, ale podstatně míň peněz bylo. Podstatně míň peněz. To bylo znát. Protože v té době u nás ještě ty výdělky nebyly tak vysoké, nedala se sehnat dobře placená práce. Tak jsme se ženou, to už jsme řešili spolu, řekli, že když už jsem tomu věnoval tolik let života, tak když budu pokračovat, nic se nestane. A bylo to už také o něčem jiném.

A hlavně velký zlom nastal, když jsem odešel od naší plavby. To teda už nebyla naše plavba, už se ta naše plavba rozprodala. Já nejsem z těch, kteří svádí všechno na Koženýho. Zkrátka plavba se rozprodala, prodali lodě Italům, nejdřív Holanďanům čtyři lodě; tak tam já jsem zůstal u těch Holanďanů. Holanďané to potom prodali Italům a tam jsem teda narazil na tak neschopný management, že jsem říkal: „Už toho nechám. Opravdu půjdu pryč.“ To mně bylo asi čtyřicet devět, padesát roků. To jsem byl fakt rozhodnutý, že toho nechám. Že už jsem poznal dost, i když jsem neviděl všechno. V té době jsem si říkal: „Ještě jsem nebyl na Novém Zélandě, já bych tak chtěl na Nový Zéland.“ Nebylo to možné. Tak jsem zůstal doma, dělal jsem u jedné stavební firmy ve Frýdlantě, a asi po roce jsme se s ženou dohodli, že kdybych se vrátil, že by proti tomu nic neměla. Starší syn ten byl akorát na vojně, myslím, a mladší syn dělal gymnázium. Peníze byly potřeba trochu víc. Protože v té době děti jsou přeci jen trochu náročnější.

Měli jsme postavený nový domek, měli jsme na něm dluh, tak jsem si našel, respektive jeden kamarád, nějaký kapitán Jožo Nagy z Komárna, mi našel. Výborný člověk. My jsme byli velcí kamarádi v té době, protože jsme dost často spolu jezdili. No a on mně poslal e-mail: „Milanko, jsem u Oldendorffa,²⁸ potřebuju mašinových, keď chceš, možeš prísť.“ Dal mi kontakt na toho Egonu Oldendorffa z Lübecku. Tak jsem je nakontaktoval a v roce 2000 jsem se vrátil k profesi, přímo k Egonu Oldendorffovi. To byla v té době velmi dobrá společnost. Ona je dodneška, ale v té době měla hodně lodí. Takže jsem tam začal vlastně takovou tu druhou etapu svého námořnického života. Ta první, ta skončila, jak se rozprodaly lodě, jak jsem rozvázal kontakt s agenturou C.O.S. Crew Management²⁹ v Praze. Říkal jsem jim: „Vymažte mě z registru, už nechci.“ I když mě nevymazali, vím, dodneška že tam jsem. Ale, abych za sebou zametl stopy.

²⁸ Německé rejdařství Oldendorff Carriers.

²⁹ Společnost C.O.S. Crew Management s.r.o. Praha zprostředkovává najímání československých námořních posádek u zahraničních rejdařů.

U toho Oldendorffa jsem začal druhou etapu a nestěžuji si, je to pro mě mnohem hezčí námořníčína. U nás, už když jsem jezdil jako mašinový číř, tak stejně důležitější byl ten poslední úředník v Praze, řekněme na technickém, než mašinový číř na zaoceánském parníku. A tady to je obráceně. Tam je kapitán, samozřejmě, ale mašinový číř, je mašinový číř, který má na starosti veškerá technická zařízení a je tam od toho, aby řešil technické problémy lodě, a to úřředí, teď nemyslím v Praze, ale konkrétně v Lübecku, je tam od toho, aby mu pomáhalo. Tak to chodí u těchhle západních společností. Což naši lidé nepoznali, takže oni jsou o to dost okradení. Vlastně okradení nejsou, oni nevědí, že něco takového existuje. Oni jsou šťastní, spokojení s tím, co prožili, a přeji jim to, samozřejmě.

Protože u cizích společností, jak už jsem vám řekl, je přísná hierarchie. Ale tam si váží člověka. Po každé stránce. Také jsem byl na lodi, kde nás bylo dvacet sedm a bylo tam jedenáct národností. Dovedete si to představit? Jedenáct národností. Čili zhruba dva z každého státu.

Když jsem u nich jel vůbec poprvé, tak tam byl kapitán Lutz Bierman, Němec, já jsem byl Čech, palubový číř byl Polák, já jsem měl ve strojně Ukrajince, měl jsem tam z Litvy a měl jsem tam Bulhara. Na palubě to samé, akorát mužstvo potom ve strojně, většinou jsou Filipínci. Ale tam ta hierarchie je, co vy řeknete, to platí. Nikdo s vámi nediskutuje. U nás u plavby, když mašinový číř řekl: „Je potřeba tohle udělat.“ „A proč? A to jsme dělali minulej měsíc.“ A diskutovalo se tam. Když jste to chtěla prosadit, tak jste si vlastně u těch lidí udělala zle. Začali vás nemít rádi, někteří dokonce nenávidět, že si vymýšlíte, ale vy jste jenom měla svůj plán nebo svůj požadavek. Protože vy jste ten nejzkušenější, takže víte, že se to musí udělat. Takže jsem rád od toho odešel. Tam s lidmi byly dost problémy. Nebudu říkat, že se pilo. To se pilo, tak jako asi všude. Bylo málo peněz, ale hodně zábavy. Takže i na těch našich lodích se pilo, ale v normálu, jak to k tomu námořnickému životu patří.

Ale u Oldendorffa to bylo o něčem jiném. Tam člověk přišel a už od začátku věděl, že má funkci a že vlastně všechno leží na něm. Na jednu stranu to byla obrovská zodpovědnost a na druhou stranu jste měla volnou ruku. U plavby to nebylo. To jste neměla zodpovědnost. Když se něco stalo, stejně to začal řešit kapitán sám. Protože ten byl nejchytřejší, nejmoudřejší. On to vždycky řešil s úřředím a z úřředí mu radili, jak se to má dělat, a vy jste byla až ten poslední, až když nějaký asistent z techniky řekl, že se to musí udělat takhle, kapitán mně řekl nebo mi přinesl papírek, „musí se to udělat takhle“. A já jsem to takhle musel udělat. A tady to neexistuje. Tady vy jste ten člověk, který to musí zařídít, vy si musíte zařídít plán práce, vy máte na starosti zařízení, vy víte, kolik je potřeba objednat olejů, paliva, jaké náhradní díly jsou potřeba. Když to nebude, tak vy to odnesete. A je to na vás, abyste se o to starala. My vám pomůžeme, ale vy dělejte. Jste za to dobře placený, tak se snažte. A to se mi právě líbí. A neexistuje, že když přijdu do strojně, připravím plán práce, je tam ta hierarchie, mám pod sebou druhého, třetího, čtvrtého důstojníka, ať je to Ukrajinec, Filipínek nebo Ind, všichni poslechnou. Nikdo neřekne: „A vždyť jsme to dělali před měsícem. Přeložíme to na další měsíc.“ To neexistuje. A to je právě na tom to krásné. Víte, jak jsem říkal, že na moři nemůže existovat demokracie, jak si někteří lidé u nás představovali. To se mi právě líbí.

T: Opravdu se tedy stávalo, že vám po stranické linii narušovali práci, porušovali pravomoci?

N: Já jsem zažil, kdy stranická buňka, teď nevím, jestli to byla stranická nebo odborová buňka, byl nějaký bocman Vlasta Ryngl, šel hlavou proti zdi. Nevím, jestli jste to jméno slyšela. On je v Praze, mám dojem, že dokonce má obchod, on to byl vynikající námořník, něco jako váš otec. Vynikající. Ale šel hlavou proti zdi. Ani tak nějak, že by měl problémy s lidmi, ale bohužel, on šel proti těm nadřizeným. Což narazil, že jo. A to jsem zažil, kdy, teď nevím jestli stranická schůze, v té době jsem ve straně ještě nebyl, takže to byla určitě odborářská schůze, dala návrh za plavby, já už nevím, kam to bylo, snad do Brazílie, „degradovat bocmana Ryngla, protože dělá tyhle a tyhle problémy“. Ale problémy nebyly profesionální, že by špatně řídil údržbu lodě. Takhle oni zasahovali, anebo když se jim něco nelíbilo, tak to nahlásili na úřředí, i tohle muselo se nahlásit, muselo to jít přes úřředí. Hodně lidí vám řekne že ne, ale zasahovali. Bohužel. Proto tam ty organizace byly na té lodi. A ty buňky.

T: A když tam působily tyhle organizace, slavily se také různé státní svátky?

N: Samozřejmě. Když byl První máj, byl slavnostní nástup ráno, vlajkosláva, a to se slavil První máj. Myslím, že i devátý květen. No určitě to bylo. Jestli po stranické linii nevím, ale po odborářské určitě, to si pamatuji. Proslovy byly, vlajkoslávu vždycky natáhli. Když počasí nepřálo, tak se to odehrálo někde vevnitř, v jídelně. Ale většinou byl nástup na palubu.

T: Takže se dá říci, že to, co se dělo doma, se promítalo do života na lodi?

N: Ano. Přesně tak. Ta loď vlastně byla takové prodloužené území. Byly to ostrůvky toho socialistického Československa. To fungovalo takhle, to je jasný.

T: A emigraci jste někdy zvažoval?

N: To je krásná otázka. Teď už to můžu říct. Já osobně, (pauza) bylo dost lidí, takhle. Já poprvé emigraci jsem zvažoval, když mně bylo sedmnáct roků, respektive, v šedesátém osmém roce, to jsem byl u Labsko-oderské plavby. A na podzim v šedesátém osmém jsem nastupoval na vojnu. A přijeli jsme do Děčína, akorát ráno na jednadvacátého. Ne. Vlastně dvacátého večer. Dvacátého srpna. Ale vím, že jsme byli, řekněme deset dní zpátky, v Hamburku, že už v té době tam říkali, že Československo bylo nepokojné, že se koná nějaké cvičení támhle v Maďarsku nebo kde. A ti Němci, když jsme chodili s nimi dělat, říkali: „Proč tady nezůstaneš? Tady se máš dobře.“ Tenkrát tam vítali každého emigranta. A vím, že tam lidé zůstávali. I z té Labsko-oderské plavby. 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.“

Potom, když jsem jezdil na moři, tak emigrace byla skoro na každé lodi. Tady se nevrátil ten na palubu, v Hamburku nepřišel tenhle, v Kanadě v Quebecku nepřišel, v New Yorku zase zůstali tihle dva. To bylo úplně normální. Za éry námořní plavby. Akorát se o tom nepsalo asi, aby to neodrazovalo, že námořníčina je vlastně dobrý zdroj k emigraci, aby se tam hojně nehlásili ti, kteří by chtěli emigrovat.

Ale, poprvé a úplně vážně, když jsem se v sedmdesátém osmém roce oženil a v sedmdesátém devátém za mnou přijela manželka. Mladá holka, třidvacet let, poprvé do Hamburku. Autobusem, jak se jezdilo z Prahy. Tak jsme samozřejmě zavítali i na Reeperbahn, podívat se do toho voskového muzea, co tam je, divadlo krásné, co tam je. No a kde ty holky stojí. Aby viděla všechno, ten Hamburk byl pověstný, že jo. A když jsme se vraceli na loď, ruku v ruce, říkala: „Milane, pojď, zůstaneme tady.“ Takže, v sedmdesátém devátém mě žena přemlouvala, když viděla tam ten přepych. V té době to bylo nesrovnatelné s Československem. Tak měla takový nápad, že bychom mohli emigrovat. Ale já jsem byl ten proti, říkám: „Gizi,“ moje žena je Gizelka, „máš tam starý rodiče, máš tam bráchu, dovedeš si představit, my to přežijeme, ale když se nedostaneš za rodiči, když rodiče budou nemocný?“ To se vědělo, že vás nepustí za rodiči. Nikdo nevěděl, že bude ten osmdesátý devátý rok. Říkám: „Ty to vydržíš, když bude máma nemocná, abys za ní nejela?“ Takže to bylo podruhé, tak nějak to přešlo.

Pak jsme měli dva syny, a to už žena myslela opravdu ještě vážněji s tou emigrací. V osmdesátém šestém roce, to jsme stáli v Rotterdamu. Taky jsme se vraceli pěšky na loď. To byly Štěpánovi, mladšímu synovi, snad dva roky, Vítkovi, tomu bylo sedm. Taky tam přijeli jenom na postoj za mnou. A my jsme šli a tam v Holandsku je všude plno cyklostezek. A takový starý pán, určitě důchodce, sako, kravata, a šlapal si to na kole. Žena zastavila, koukala na něj, úplně jak kdyby ten pán se tam objevil z jiného světa, a říká: „Milane, já když vidím toho pána, já chci zůstat tady v Holandsku. Pojď, zůstaneme tady. Máme tady kluky.“ Tam ta doba v osmdesátém šestém byla trochu volnější, už přeci jen povolili třeba po třech, po čtyřech letech, návštěvu rodičů nebo obráceně. Tak to mě žena podruhé přemlouvala. Ale. Zase se mně nechtělo, zase jsem říkal: „Gizi, kde já dneska budu začínat, a kluci jdou do školy, neznáme jazyk, a tak.“ Zkrátka vymýšlel jsem si, abych ženu odradil, já jsem nechtěl emigrovat.

Já vám to řeknu. Já už jsem si říkal proč. Tak zaměstnání mám, vydělávám si celkem na československé poměry v té době pěkné peníze. Já jsem nechtěl emigrovat. Protože, jak říkám, od mládí miluji ty Jizerské hory, když jsem teď doma, tak jsem tam dvakrát třikrát v týdnu. O tohle bych přišel. Takže jsem to odmítl potřetí, no a pak už mě nikdo k emigraci nepřemlouval.

T: Je tedy možné, že manželka chtěla emigrovat, protože tu žila každý den, zažívala tu každodenní realitu, a tak to pro ni bylo těžší než pro vás?

N: To byste musela znát Frýdlant. Vy, co jste žili v Praze nebo v těch velkých městech, tak jste to tam třeba ani tak nepocítovali. Ale v té době Frýdlantsko, ono vlastně i dneska, to byl zapomenutý kraj. Co odešli v pětáctýřicátém Němci, co byli odsunuti lépe řečeno, tak tam vlastně nebyl žádný pokrok. Jak byly silnice, tak byly; jak se lidé nastěhovali do těch domů po Němcích, tak ty domy byly. A některé jsou dodnes. Nikdo to neopravoval, protože to bylo všech, ale nebylo to vlastně nikoho, čili šed'. (důraz) To bylo šedivé město. A nejenom ten Frýdlant, ale i Liberec. A všechno okolo, to byly zdevastované vesnice. Tam se vědělo, kdo je chalupář. Většinou z Prahy. Protože kdo byl chalupář, tak měl domek upravovaný. Kde žil domorodec, který tam přišel v pětáctýřicátém z Vysočiny, tak ten v tom bydlel, dokud mu to nespadlo na hlavu. Čili, tam byla úplně šed'. To byl výraz mé ženy: „Tady je šedivo. Tady není barevno.“ A když jsme byli v tom Hamburku nebo v tom Rotterdamu (taky se mnou sjezdili hodně, jako jste jezdila vy jako malá; křestní listy mají), tak ženě se líbily ty kontrasty. Říkala: „Tam je barevno.“ Ona se bála vracet do té šedi. To jí tak nějak nutilo k tomu, aby mě přemlouvala k emigraci.

T: To jsem se také chtěla zeptat. Jezdila s vámi rodina jenom na postoje nebo i na cesty?

N: Ti se mnou sjezdili dost. Byli třikrát, možná čtyřikrát. Vlastně každý rok. Tak šest sedm roků každý rok. Postoje ani nepočítám. Ale dlouhé plavby. Ať to bylo do Venezuely nebo do Brazílie, do Afriky, do Nigérie, tady kolem Evropy to ani nepočítám. Oba dva synové moji i žena mají rovníkový křest. Máme z toho hodně fotek, kluci si dodnes na to vzpomínají.

T: Potkali jste se tady doma se závistí, když jste projeli celý svět a vrátili se potom na tu malou ves?

N: My jsme byli obklopeni dobrými lidmi. Že by tam byla nějaká závist, to nepamatuji. (pauza) A když, tak jenom taková ta zdravá: „Jé, já ti závidím, žes byla v tý Venezuele, nebo Brazílii.“ Vzpomínají na to. A když bylo staršímu synovi osmnáct roků, vyučil se automechanikem, a co s ním bude dál. A Vítek: „No já bych šel na moře.“ Já jsem říkal: „Vítku ne, žádný takový. Neexistuje. Najdeš si doma nějaké zaměstnání a budeš doma. Nechci, až se jednou oženíš, aby tvoje nastávající byla jako maminka pořád samotná.“ Tak aspoň že si začal dělat školy. Udělal si automechanika, pak si udělal maturitu a pak si udělal vysokou. Aspoň tohle že jsem to odmítl. Kdybych řekl „jo, půjdeš“, tak by asi skončil s učením a jezdil by. Alespoň ho to donutilo udělat si vzdělání.

No a mladší syn byl trochu jako já, on byl spíš přes humanitní vědy, ten na tu práci nebyl a není dodneška. Když potřebuje něco v paneláku odvrátat, tak: „Tatko, přijď.“ Zrovna teď přijel domů, je mu už klackovi dvacet osm roků, ale: „Tatko, můžeš mi tam přijít?“ Vyvrtat něco potřebuje. Umí zas jiné věci, že jo. Vrtání ho neživí, no. Takže ani jeden syn se nepotatil a já jsem rád. No a žena, dnes je ráda. Když jsem potom přešel k té německé společnosti, to bylo úplně něco jiného. Už se tam s nimi dal domluvit nějaký osobní kontrakt. Řekl jsem: „Už jsem pán po padesátce, už na tom moři nechci toho tolik strávit.“ Takže mě respektují. I když miluji Jizerské hory a to všechno k tomu, nemám rád zimu ve Frýdlantě. Takže vždycky tak v listopadu, v září zavolám svému managerovi do Lübecku: „Na listopad mně připravte loď.“ A v březnu jsem doma. Odjezdím si ty čtyři měsíce a na jaře jsem doma. A od toho března do listopadu si užívám.

T: Takže přes Vánoce vás rodina nevidí?

N: Nevidí, ano. Akorát jsem to musel porušit vloni, protože už mám devítiletého vnuka a sedmiletou a dvouletou vnučku. 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.

T: Všichni už to kromě Kristýnky brali jako samozřejmost?

N: Už to berou. Protože vědí, že je pro všechny lepší, když jsem doma od jara do podzimu. Protože je plno práce kolem baráku a pomůžu také klukům. Ten starší je ženatý tady v Liberci-Kolínkově, má dům, takže potřebuje taky pomoci. A hlavně, že se věnujeme hodně vnoučatům. Když jsem doma, tak jak můžeme, jeden víkend jsme se ženou, to jsme v horách, a jeden víkend si bereme vnoučata. Toho staršího, toho devítiletého, a tu sedmiletou. Ta dvouletá, ta je ještě mrňavá. Děláme s nimi prvovýstupy, dostávají medaile... Takže jim to vracíme takhle.

T: To máte určitě radost. Když jste mluvil o křtech, kde jste zažil svůj první křest?

N: To bylo po té Radhošti, ne počkejte. Vlastně když jsme jezdili na Kubu, tak nás jednu cestu stáhli do Indie, protože nebylo v Československu kafe. Tak nás poslali do Indie jednu plavbu, právě s tou Radhoští. Ale protože Suez byl zavřený, zablokovaný osm let, od šedesátého sedmého do sedmdesátého pátého, po té válce, jezdilo se kolem Afriky do Indie. Takže v sedmdesátém třetím roce to bylo, když jsem byl křtený, když jsem absolvoval rovníkový křest.

T: A jaký byl ten křest?

N: Děsný, děsný. Kdo to nezažil... U rodinných příslušníků se to bralo tak nějak jinak, ale ti námořníci si vytrpěli svoje. Ale tak zdravě, už jsme byli trochu zocelení. Byli jsme umazaní mazutem a tím vším, krmeni shnilými vejci, lili do nás slanou vodu. Člověk potom zvracel co mohl i nemohl. Už neměl potom co. No, to k tomu patřilo. To k tomu patřilo k tomu křtu.

T: A v družině jste potom také byl?

N: To jsem také prodělal, samozřejmě, to se muselo vracet. že si potom člověk zgustnul na těch dalších. I když já jsem takový mstivý typ nebyl. I ten křest, jak máte vy, ten polární, mám. Dokonce mám certifikát, že jsem prošel rovník suchou nohou. Což taky moc námořníků nemá. My jsme rovník přepluli na moři. Ale rovník vede i po pevnině teoreticky, respektive nějaká ta pofidérní čára tam je. Čili jsem ho přešel ze severu na jih a z jihu na sever po pevnině. A to bylo v Macapu,³⁰ to je na Amazonce. Za poslední dva roky jsem byl třikrát na Amazonce, mám sjeto až do Manausu.³¹ A v tom Macapu byla hospůdka, protože kde je přístav, tak je i hospůdka, že jo, to musí být. A údajně přes tu hospůdku procházel rovník. Takže když jsme do té hospůdky přišli, tak nám hostinský v portugalské, to bylo v Brazílii, v portugalské vystavil certifikát. Když jsme mu nechali větší útratu, tak nám dal barevný, kdo udělal malou útratu, tak dostal jenom černobílý. Hospodský to podepisoval.

Na Amazonku se taky každý nedostal, tam se moc nejezdilo. Plavba tam byla párkrát. A já jsem se tam dostal až (důraz) teď s Oldendorffem. Tam jsou postaveny velké papírny, zpracování papíru, jak se tam likvidují ty pralesy. I když ony se likvidují, ale zase se vysazují. Ono to je trošku jinak, než jak se o tom píše. Samozřejmě. Devastují se ty pralesy, devastují. Ale konkrétně tady, kde je ta papírna, kde jsme nakládali surový papír a vozili jsme ho do Španělska, do Itálie, tak oni na to měli vlastní plantáže, kde si pěstovali stromy. Čili ty pralesy oni nelikvidovali.

A co jsem rád, že se mi u téhle společnosti podařilo dostat na můj vytožený Nový Zéland. A jezdil jsem tam skoro čtyři roky. Byl jsem tam osmkrát, osm plaveb. To jsem byl na takzvané Tasman Orient Line. To byla tasmanská společnost, dole jak je Tasmanské moře. Mezi Japonskem, Čínou, Jižní Koreou. Vždycky Auckland byl první přístav, kam jsme přijeli; tam jsme přivezli zboží, většinou z Japonska a z Číny. A pak jsme jeli podél celého Nového Zélandu, to jsou dva velké ostrovy, tak jsme objížděli ty ostrovy a na severu jsme vyložili. To byla kontejnerová loď už.

To jsem se poprvé dostal na kontejnerovou loď. Což u naší společnosti také nebylo možné. My jsme neměli žádné kontejnerové lodě. A já jsem byl rád, že jsem to poznal, dnes nedám na kontejnerové lodě dopustit a také chodím už jenom na kontejnerové lodě. Protože já to zbožňuji. To je tak rozmanitá plavba. I když někde stojíte dlouho, někde krátce, většinou tedy krátce. Ale někdy si postojíte. A díky tomu, že první přístav byl Auckland, tak jsme dva tři dny stáli v Aucklandu. Dva tři dny ve Wellingtonu, obepluli jsme jižní ostrov, propluli jsme tou Cookovou úžinou. Protože kdysi kapitán Cook,³² který ji objevil, tak proplul mezi nimi. A vždycky jsme končili, poslední přístav nakládky byl Tauranga.³³ Tam jsme nakládali poslední kontejnery, s potravinami. Ať to bylo maso, ať mléčné produkty. To byly chladírenské kontejnery. My jsme tam třeba na ně čtyři pět dní čekali. Japonci chtěli ovčí sýr z Nového Zélandu, tak aby Japonci měli ovčí sýr, tak my jsme museli čekat, abychom těch deset kontejnerů ovčího sýra naložili. Tak jsme tam třeba stáli i pět šest dní. A byl čas, a díky těm různým charitativním organizacím, většinou ty Seaman's Mission nám umožňovaly výlety, daly nám mikrobus, autobus. Takže jsme si celý tenhle Bay of Plenty sjezdili. Dokonale. Tam jsem viděl i ptáka kiwi. Takže díky Oldendorffovi jsem se dostal nejenom na ten Nový Zéland, ale i jinam. Ale ten můj sen, Nový Zéland, to se mi splnilo. Což Jurovci se nepodařilo. Za naší plavby, když jsem jezdil, žádná československá loď na Novém Zélandu nebyla.

T: Vozili jste někdy zbraně?

N: To jsem také zažil, hlavně od nás se vozily. Munice se vozila na Kubu, to jsme věděli, co bylo naloženo. Vždycky, když s námi jel jako doprovod nějaký civil, hlídal, byl na lodi, doprovázel ten náklad. Samozřejmě, to bylo v nákladových prostorech, v ládovnách, zavřená, zaplombovaná. Na Kubu se vozila munice, i peníze se vozily na Kubu, co se u nás razily, to jsme taky zažili. My jsme nevěděli, co tam je, že jo. Takhle, nevěděli. Oficiálně jsme to nesměli vědět. Ale vědělo se to. Když jsme připluli do Havany a celý přístav byl obsazen vojáky, protože jsme začali vykládat. To bylo vidět, že se vykládají většinou peníze. U nás se razily právě kubánské peníze, které se dotiskly v Brazílii. Tenkrát ten pán z ministerstva financí nám i řekl, že vezeme peníze na Kubu. A jinak zbraně se vozily.

Československo vyváželo takových zbraní. A hlavně do arabského světa. To se jezdilo z Ploče nebo z Kardeljeva potom.³⁴ Z Jugoslávie, do Tripoli, do Libye. Já jsem vozil tanky, konkrétně tanky jsme vozili s lodí Orlík, z Jugoslávie do Akabského³⁵ zálivu. To bylo pro Jordánsko zase. Údajně, takhle. My jsme to vykládali v Jordánsku a kolovaly fámy, že ty tanky nejsou pro Jordánsko, ale že jdou do Iráku. Kde skončily,

³⁰ Brazílské město Macapá, přes které prochází rovník.

³¹ Brazílské město Manaus; hlavní středisko Amazonského kraje.

³² Mořeplavec James Cook.

³³ Tauranga – nejlidnatější přístav v Bay of Plenty (záliv v západní části Nového Zélandu).

³⁴ Přístav Ploče v Dalmácii, pobřeží Jadranu. V letech 1950 až 1954 a 1980 až 1990 se tento přístav nazýval Kardeljevo podle jugoslávského politika Edvarda Kardelje.

³⁵ Akabský záliv se nachází mezi Sinajským a Arabským poloostrovem.

to nám bylo jedno. Peníze za to Československá republika dostala, my jsme to zdárně dovezli, to byla naše povinnost. Protože výsledkem námořní dopravy je přeprava. Takže zbraně se vozily. Ve velkém se vozily zbraně.

T: Byly plavby se zbraněmi nebezpečné?

N: Ne, nebyly. To ne. Nebyly nějaké zvláštní podmínky, větší ostraha, více méně to nebylo deklarované jako zbraně, to je jasné. I když to každý věděl. Konkrétně v Kardeljevu, když se to nakládalo, ta děla a ty tanky, tak ze shora každý turista mohl vidět, co se do nás nakládá. Tank nedáte do krabice, to je jasné. Oficiálně to deklarované nebylo, ale že by to bylo nebezpečnější, ne, to si nepamatuji.

V té době bylo ještě relativně klidno. Dneska už by to bylo asi trochu rizikovější, díky těm různým oblastem, kde operují piráti ve velkém. Oni už vědí, co se veze za náklad. V devadesátí procentech jsou v kontaktu s přístavními správami. Protože, jak by jinak mohli přepadnout třeba kontejnerovou loď, která jede z Japonska, a oni ji v Malatské³⁶ úžině přepadnou a jdou přímo: „Otevřete nám tenhle kontejner.“ A ten kontejner je třeba plný počítačů. Jak by to jinak věděli. Když máte na té lodi šest tisíc kontejnerů. A oni vědí přesně, kde ty televize jsou, nebo ty počítače. Čili dostávají echa od někoho.

T: A co je z vašeho pohledu nejtěžší na práci ve strojně?

N: Nejhorší, největší náš nepřítel je vedro. Protože ta práce jako taková, člověk si na ni zvykne. Za druhé, já už ve strojně strávím tak denně hodinu. Se to zorganizuje a ti lidé vědí, co dělat, jsou na to zvyklí. Ale největší náš nepřítel je vedro, protože většinou se pohybujeme v tropech. A když máte ve strojně těch pětadvacet padesát pětadesát stupňů vedra a teď v tom musíte vykonávat normální práci, tak to jsou galeje. Ta práce samotná, černé řemeslo jako každé jiné. Ale ty extrémní podmínky. Ale díky tomu, že jsou tam většinou Asiati dneska, ať jsou to Filipínci nebo z Malediv nebo ze Srí Lanky. To jsou lidé, kteří vlastně žijí v tropech. Tak já se potím, ze mě leje, oni jsou normální. Oni se nepotí. Čili jim to nevádí. Ale pro mě to jsou galeje.

T: Zažil jste, že na lodi došlo k nějakému těžkému úrazu?

N: To jsem zažil, zažil jsem i smrt na lodi. Nějaký Martin Fryč, motorář, dobrý kluk. Velmi dobrý kluk. Takový udělaný. A byla večere na zádi, to bylo na lodi, teď nevím jestli Košice nebo Vítkovice; ale do strojně se chodilo ze zádi nebo z nástavby. A on šel ze zádi, kde byla ta večere. A určitě si pamatujete ty prudké ocelové schody. A on šel, jestli měl něco vypito, dobře. Ale opilý nebyl. To ne. Blbě šlápnul, sjel po těch schodech, rozbil si hlavu, doslova se mu otevřel mozek a byl mrtvý. A úrazů, těch bylo nepočítaně. Některé větší, některé menší. Ale to holt k tomu povolání patří. Samozřejmě, bezpečnost, dbá se o ni, ale i když ji neporuším, tak k úrazu dojde.

To jsem byl před asi deseti lety, to už jsem byl u Olendorffa, na kontejnerové lodi a jezdili jsme na takzvané lince Indotrans. Mezi Indonésií, Indií a Spojenými státy. A my jsme pluli do přístavu Saint John,³⁷ tam bylo mínus třicet šest stupňů. Což samotné ještě není tak hrozné, když je člověk oblečený, ale byla navíc velká mlha. Já teda byl ve strojně, protože to zas máme výhodu jako mašínáci, že když jsou mrazy, jsme ve strojně v teple. Chudáci palubáci ne. A druhý palubní důstojník, to byl Filipínek, musel kvůli mlze stát na přídi. No a asi nebyl dostatečně oblečený, tak jak tam stál ty dvě hodiny, žádal kapitána, to byl zrovna Ukrajinec, taky takový nedobrý člověk, jestli by ho nemohl nechat vystřídat. A mástr³⁸ říká: „Za půl hodiny tě vystřídají. Půl hodiny vydržíš.“ A on najednou přestal odpovídat na walkie-talkie,³⁹ prodělal hypotermii a zkolaboval, zmrzl. Tak ho přenesli do nástavby, on už vůbec nekomunikoval, zkrátka už promrzával. Už jsme jeli s pilotem, lodivodem, ten teda ihned zavolal záchranku. Ti tam byli během pěti minut s rychlým člunem a začali ho užívat. Když se loď uvázala u nábřeží, tak ho odvezli do nemocnice a asi po třech dnech nám ho vrátili, byl v pořádku. Ale scházely minuty a ten člověk by zmrzl. On si nic nepamatoval, on jenom věděl, že říkal mástrovi, že mu je zima, a pak už přestal vnímat. Tak to dobře dopadlo díky tomu.

To vím, že z lodě se nedalo telefonovat, tak jsem telefonoval z budky. Sehnali nám karty Kanadani, takže jsme mohli volat. A žena říká: „Ty tak divně mluvíš.“ „No víš, Gizi, ono je třicet šest pod nulou a budka je venku.“ Takže to byla nejnižší teplota, kdy jsem komunikoval s rodinou. Dneska komunikace s rodinou, to je úplně o něčem jiném. Nejenom že máte možnost telefonovat přímo z kteréhokoliv místa na světě; vytočíte si rodinu a můžete telefonovat domů, čili to je bez problémů. A za druhé, dvakrát třikrát do týdne si posíláme e-

³⁶ Úžina Malacca mezi Malajsií a Sumatrou.

³⁷ Saint John – nejstarší město v Kanadě; provincie New Brunswick.

³⁸ Z anglického master – kapitán.

³⁹ Walkie-Talkie – přenosná dvoupásmová radiostanice.

maily. I když my nejsme přímo na internetu napojení. To je na pasažérských lodích, ale na obchodních lodích ne. Ale internet využíváme ke komunikaci. Jak se společností, tak s dalšími společnostmi, které nám dodávají informace. Třeba noviny, denní tisk. Já se ráno probudím, uvařím si kávu, sednu si k počítači, ťuknu si a jdu si číst noviny. Bohužel jsou všechny v angličtině, ale to nevadí. Člověk si přečte noviny. Jako když vy si přečtete ráno u kávy svůj denní tisk, já si ho přečtu taky. Takže nejsme ochuzeni o nic. Ta komunikace vůbec je bezproblémová.

T: Vy jste zmiňoval kapitány; jezdil jste na československých lodích také se sovětskými kapitány?

N: Ano, také.

T: Byl v takové cestě nějaký rozdíl?

N: No, rozdíl byl v tom, že oni byli chudáci. 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 i ten rozdíl v angličtině. Ruští kapitáni – angličtina většinou omezená. Oni to nepotřebovali. A ta odborná profese? To jsem nedovedl posoudit, protože jsem už v té době byl ve strojně. Ale vím, že tam rozdíly byly. A oni byli spíš takoví pasivní, pasivní. Nechávali to na palubním důstojníkovi. První palubní byl vždycky Čech nebo Slovák. Ten vlastně všechno vyřizoval. I co se týče papírů. Protože oni česky neuměli a veškerá korespondence probíhala v češtině.

Což bylo tak, bylo takový faux pas, protože námořní komunikativní jazyk je angličtina, ale na našich lodích všechno probíhalo v češtině. Což bylo špatné, protože ti námořníci nebyli nuceni se učit angličtinu. Dala se postavit loď, veškeré manuály byly v češtině. Štítky na kabinách, ve strojně, všechno v češtině. Což nebylo dobře, protože ti lidé byli k tomu pasivní, nemuseli se vzdělávat. Dnes to neexistuje. Všechno v angličtině.

T: A proč jezdili sovětské kapitány u Československé námořní plavby?

N: Údajně byl nedostatek našich kapitánů. Ale jestli to byla pravda, to nikdo neví. Těžko říct. Já jsem zažil také jednoho mašinového čífa Rusa. Ale on byl z Rigy, to je hlavní město Estonska. Já jsem tehdy byl druhý strojní důstojník, kapitán tam byl Boura. Někdy Boura, jeho syn je v televizi.

T: Myslíte Slávek Boura.

N: Slávek Bourů. Přesně tak. Tak jeho byl tam kapitán. A tenhle, tenhle mašinový čif z toho Estonska, to byl chudák. Opravdu, to byl chudák. Česky neuměl. Anglicky neuměl. Já vím, že on si s sebou přinesl anglicko-ruský a rusko-český slovník, aby mohl komunikovat trochu. Čili, on vždycky byl pasivní. On tam byl, že podmínku, že měl tu licenci na prvního strojního důstojníka, na toho čif inženýra, to je všecko. Jinak to byl člověk k nepotřebě. To byl nepotřebný člověk. No ale byla taková doba, museli jsme to trpět. Když už to pak šlo, že jsme se bavili, tak mu říkám například: „Serjožo, proč jsi sem šel?“ „Víš, Milan, já to dostal za zásluhy.“ Takže on to dostal za zásluhy. Že mohl jít pod cizí vlajku.

T: Bylo to pro něj o hodně lepší, když jezdil pod cizí vlajkou?

N: No, měli podstatně víc peněz. Oni byli velmi dobře placeni oproti Rusákům. Respektive těm Sovětům. Oni u nás byli královsky placeni. Ne že bychom měli velké platy. Ale měli jsme ty dolary vyšší než oni. Zatímco oni měli třeba těch padesát centů na den, tak my už jsme v té době měli čtyři sedmdesát pět nebo kolik. Jsme byli bohatí námořníci, že jo.

A většinou tyhle Rusáci, kteří u nás jezdili, tak jeli domů s volhou. Devadesát procent z nich si kupovalo u nás volhy. Protože to bylo jediné auto, které na ty jejich silnice bylo. A ta volha, on si ji v Rusku nemohl koupit, on ji nedostal. To bylo za odměnu to auto. Ale u nás těch volh bylo dost a už se sem dostávala jiná auta. Takže oni si tady sehnali volhu. A i když neměl řidičák, volhu si koupil. A až na slovensko-ukrajinskou hranici, teda tenkrát sovětskou, tam s ním jel někdo od nás. A tam pro něj přijel někdo z rodiny, kdo pokračoval s tím autem až dolů, dolů za Oděsu ještě. Vylodil s volhou. Pro ně to byla velká odměna.

A nejenom to. Na našich lodích to bylo podstatně jiný než na ruských. Zaprvé jsme měli moc hezké lodě. Většinou lodě stavěné v Polsku, takže vynikající standard. A hlavně, my jsme byli chudí, ale nebyli jsme hladoví. Měli jsme tam české kuchaře, čili ta kuchyně byla vynikající. To nám záviděli všichni. Jednou jsme byli pozváni v Havaně na ruskou loď. Tam nám nabídli plechový talíř, do toho tři brambory a kus slanečka. To byl jejich oběd.

My a tenkrát Východní Německo jsme měli ty floty nejlepší. Nejlepší. Ani Poláci nebyli špatní, ale Poláci zase všechno prodali. Všechno vykšeftovali. Proto taky nic neměli. Ale vím, že se říkalo československá flota a východoněmecká flota, že ty měly úroveň. My jsme se mohli srovnávat se západními loďmi.

T: Vy jste říkal, že Poláci všechno vykšeftovali. Co Češi? Také se účastnili těchhle obchodů?

N: Ale to víte že jo, kdo by nekšeftoval. To si člověk musel přivydělat. To přímo svádělo. To je jasné. Ale u nás se to dělalo tak nějak v rozumné míře. Samozřejmě bylo pár jedinců, jmenovat je nebudu, protože ani nevím, kde skončili, to už je nepodstatné, kteří se snažili vytřískat na tom majlant. Ale nakonec stejně na to doplatili. Většinou na to doplatila celá posádka.

Když si člověk chtěl trochu víc dovolit, tak musel prodat nějakou tu láhev whisky. Nebo v Rusku prodat dvoje troje džíny. Aby potom si mohl dovolit jít někam se podívat. Nebo si něco koupit. Třeba i dobrý kaviár, vzít si ho domů. Co si budeme nalhávat. Ale u nás se to z devadesátí devíti procent dělalo v rozumné míře, že se nikdo nechtěl stát milionářem.

Chci prožít hezký postoj v v Leningradě, tenkrát Leningrad že jo, tak jsem si prodal tenkrát, já nevím, dvoje troje džíny nebo nějaký telefon. Tenkrát frčely telefony v Leningradu. Takže jsme je vozili z Brém. To se stavěl plynovod z Ruska a Československo stavělo kompresorové stanice a potrubí. No a my jsme vozili naší lodí z Brém do Leningradu potrubí. To byla krátká cesta, ale dlouhý postoj v Leningradě. A musíte tam z něčeho žít. Přeci nebudete utrácet dolary, které potřebuje rodina. To byste okrádali rodinu. Takže my jsme rodinu neokrádali. Ale Poláci to dělali trošku jinak. Poláci už tím byli vyhlášení. My jsme si karton whisky a oni si prodali, já nevím, celé auto.

T: A kde jste zažil rok 1989?

N: Osmdesátý devátý jsem zažil na lodi. To bylo během plavby z Brazílie do Spojených států. Myslím že to bylo na lodi Praha.

T: A jak ty události na lodi probíhaly?

N: Já už vám to přesně do detailů neřeknu, si to člověk nepamatuje. Protože tomu nevěnoval pozornost. Ale vím jenom, že tam byl kapitán Boura, což byl velký partajník. A byl tam politruk Jarda Presl. Což byl jeden ze dvou největších estébáků a můžu říct, řeknu to jemu do očí, jeden z největších gaunerů. To byl estébák, který měl na svědomí ne životy, ale osudy mnoha lidí. On jezdil jako radista. V té době ještě jezdili radisté; až v devadesátém roce pak byly zavedeny ty GMDSS systémy.⁴⁰

Takže když oni dostali nějaké informace, pouštěli je ven pomaloučku. A až se zpětnou platností. S jednodenní, dvoudenní prodlevou. Že jsou v Praze nějaké nepokoje. A my vlastně jsme se to v realu dozvěděli až když jsme přijeli do Spojených států; od nich jsme se to nedozvěděli. Nějak 24. nebo 25. listopadu jsme připluli do New Orleans na Mississippi a tam jsme se vlastně od Američanů dozvěděli, že už jsme svobodný stát.

T: A změnilo se po těchhle událostech něco na lodi?

N: Bohužel změnilo. My všichni jsme byli ve straně, to je samozřejmé. Ale ten Presl, ten to nechtěl pustit zkrátka. Stále se vládne. Ještě nebyly žádné změny, ještě nebyl Václav na Hradě, čili on tomu nevěřil. On tomu nechtěl věřit. On se bál tomu uvěřit.

Tam dokonce byly i trošku osobní rozbroje mezi lidmi. Hlavně vůči tomu Bourovi. I když on byl jako dobrý odborník, ale jako člověk moc oblíbený nebyl. Ale on měl trošku Filipa, byl to inteligentní člověk, tak to začal trošku uvolňovat. Ale už to začalo taky docházet z Prahy, z ústředí: „Tohle uvolněte, tohle, ať to není tak přísné.“ Takže už se to začalo trošku uvolňovat.

T: Jak vypadalo tohle postupné uvolňování, když je na lodi jasná hierarchie a zodpovědnost za práci?

N: Když jsme se to dozvěděli, až teda v tom, v tom New Orleans, přestala víceméně už fungovat stranická buňka. „Já, já nechci, já už tam nechci. Já tam nemusím být.“ Asi tímhle směrem. Práce na lodi musela pokračovat dál, to se nedalo nějak moc ovlivňovat situaci u nás. Lidé si ale začali i mezi sebou vyřizovat účty, hlavně vůči tomu Preslovi.

T: Takže o něm se vědělo, že je spojený s tou komunistickou mocí?

⁴⁰ GMDSS – Global Maritime Distress Safety System; skládá se z několika systémů, zajišťuje tísňové volání, komunikaci, příjem signálů pro lokalizaci, příjem pro obecnou radiovou komunikaci, příjem pro komunikaci na lodi.

N: O něm se to vědělo. A on se k tomu přiznal i sám. On doslova vyhrožoval lidem. Když někdo něco provedl, nějakou blbost, že jo, každý jednou dvakrát něco v životě udělá. Tak on říkal, to si pamatuji: „Ty jsi skončil.“ Nebo: „Ty nebudeš povyšovat.“ A ono to vycházelo. A on to říkal léta. On se s tím netajil, že má takové konexe. On si byl tak jistý v kramflecích, že se s tím netajil. To byl velmi nepříjemný člověk. To byli dva. Tenhle Jarda Presl, ani nevím kde skončil; jak zrušili radiáky, tak odešel. On by se na plavbu vrátit nemohl. Ten by neměl šanci.

A druhý byl nějaký Pepík Dub. Elektrikář. A to byl gauner taky. Říkám, ty lidi můžu jmenovat, protože ublížili tolika lidem. A já znám i ty, kterým oni ublížili. No a tenhle Pepík Dubů byl elektrikář, jeden čas seděl i na ústředí, ale jak se to obrátilo, tak přestal jezdit a šel do nějakého kšeftu. V Holešovicích v tržnici prodával elektroniku a vím, že ho tam jednou našli zabitého. Jestli to byly boží mlýny...

Presl, ten nevím, kde je. To byl také paradox. Presl je pantáta, jméno Vodička vám něco říká. Jindřich Vodička. Vynikající člověk, vynikající námořník, kamarád i kolega. Ale on to potom vzal tou „správnější“ cestou, asi to bylo jednodušší. A Presl má dceru, studovala medicínu, myslím v Plzni. Nebudu to nějak rozvádět, zkrátka Jindra se s tou Preslovou dcerou na lodi seznámil. Někdo bral mladou holku na loď, aby si našla námořníka, aby se měla dobře. Takže Jindra Vodičku se seznámil s Preslovou dcerou a vzali se. Dobře. A pak Presl s Vodičkou naložovali pořád spolu. My jsme jim říkali táta s mámou. Táta byl Jindra Vodička a máma byl Presl. Protože Presl poslouchal. I když zeťák by měl poslouchat tchána, tam to bylo obráceně. Taková zajímavá dvojice to byla. Úplně rozdílné typy lidí. Tady to vidíte. Kam byl orientovaný Jindra Vodička, tím správným, progresivním směrem, a kam byl orientovaný ten Presl. Ale přes jeho dceru se dali dohromady. To byl tenhle osmadvadesátý rok.

A pak jsem ještě jednou byl s tím Bourou na lodi. Úplně jiný člověk. Vynikající člověk. Vzal to jako realitu, holt taková je doba. Ono se říkalo, že prý kdysi v šedesátých letech emigroval a pak se vrátil nazpátek, nasypal si popel na hlavu a musel spolupracovat. Ale pak obrátil, nikomu neublížoval. Teď dělá někde po Praze léčitele. Myslím, že se věnuje léčitelství.

Také pomáhal mému synovi. To už bylo myslím v devadesátém roce na nových Košicích, co byly postaveny v Jugoslávii ještě tenkrát. A přijel tam autobus a přivezl nám rodiny, mně manželku a dva syny. A mladší syn, bylo mu tenkrát asi devět roků Štěpánovi, dostal afty do pusy. Plnou pusou aftů. No kapitán Boura mu pomáhal, já už nevím, jakým způsobem to léčil. Je fakt, že byli na to dva. Byl tam doktor, nějaký Milan Lutenský, vynikající člověk. Tak ten ho léčil a říká: „Víte, paní Bláhová, já se snažím, ale já nemám na to tady co bych potřeboval.“ A Boura říkal: „Moje kuličky ho vyléče.“ A Štěpánovi trochu ty afty ustoupily a úplně ustoupily až doma. A větší zásluha se dávala tomu Bourovi. Ten doktor Lutenský byl skromný člověk. Boura byl hrdý, že vyléčil mého syna z aftů. Ale docela to pomohlo. Třeba to byl on, kdo ví.

T: Potkávali jste se v zahraničí třeba s emigranty nebo s jinými Čechy?

N: Mokrát. Ale díky bohu, já jsem o tom nikdy nedělal zápis, (lehký smích) jak se musel vždycky dělat. Byly na to formuláře pro styk s cizincem. Nikdy jsem ho nevyplňoval. A dost jsme emigranty potkávali.

T: A proč oni chodili na loď?

N: Někteří ze zvědavosti, protože nevěděli, že Československo má také námořní plavbu. A tak někteří přišli jen aby viděli tu loď. A když přišli, říkali: „Víte, já jsem v devětatřicátém nebo v osmačtyřicátém odešel do Filadelfie. A v místních novinách jsme přečetli, že se tady uvázala československá námořní loď Mír, tak my jsme se přišli podívat.“ Tak jsme je pozvali na loď.

A největší náhodu jakou jsem zažil s emigrantem, ne to nebyl emigrant. To byl nějaký Novotný, už nevím jeho křestní jméno, a bylo to v Adelaide v Austrálii. My jsme seděli v takové přístavní hospůdce, asi čtyři z posádky. A vedle nás seděli u stolu takoví staří manželé. Jinak tam nikdo nebyl. Bylo to v neděli večer. Tak se bavíme a ten starší pán se zvedne a přijde k nám. Velmi slušný člověk. Omluvil se nám a říká: „Víte, já slyším češtinu. Vy jste z Československa? Vy jste Češi nebo jste emigranti?“ Říkáme: „Né, my jsme námořníci, my jsme sem připluli s lodí.“ On nevěřil, že vůbec Československo nějakou plavbu má. A o to to bylo krásnější. To byl člověk, který bojoval v Anglii. Ty naše perutě, co byly v Anglii. On teda nebyl pilot, nebyl letec, ale byl střelec. A když se v pětačtyřicátém vrátil do Československa, tak sama znáte tu smutnou historii těchhle lidí. A jemu se podařilo ještě v osmačtyřicátém utéct. Zavčasu. Ještě než je začali zavírat do vězení. A když se vrátil do Anglie, tak mu nabídli Nový Zéland nebo Austrálii. A on šel do Austrálie. Takže to bylo setkání s takovým nejčestnějším člověkem. Takovým nejváženějším člověkem z těch emigrantů. On dokonce dělal v tom městě místostarostu. Opravdu vážený člověk i tam. Jedna z mála opravdových osobností.

T: A s posádkami z jiných lodí jste se také potkávali?

N: To jsme se potkávali. Protože jsme mívali hodně společné linky. Československo mělo buďto kubánskou linku nebo mělo brazilskou nebo indickou. A na té lince třeba byly dvě tři lodě. Takže jsme se potkávali. A v Evropě vůbec jsme se potkávali. Většinou ve Štětíně na severu, nebo v Hamburku. A na jihu to byla Rijeka nebo některý z jugoslávských přístavů.

V té době s polskými loděmi se ani tak nekamarádilo. Maximálně když se někde v přístavu stálo, hlavně v Evropě, tak se přes přístavní organizace vyjednal nějaký fotbalový turnaj. Takže jsme hráli proti Němcům, proti Polákům, proti Rusákům. Anebo proti domorodcům. Protože i v Brazílii nebo na Kubě se to dělo. Takže takhle ty kontakty probíhaly.

To byly momenty, kdy se to dalo. I když my jsme nebyli omezováni ve vycházkách. Sověti, ti třeba nesměli ven, nebo jenom organizovaně. My jsme si mohli jít i sami, bez doprovodu. Takže jsme se mohli pohybovat. A byla to příležitost k nějaké společenské události. Že se vypadlo z lodě, nabídli nám nějakou tu klubovnu kde se posedělo a popilo, nějaký ten frojndšaft⁴¹ se navázal. Víceméně pro zpestření času. Že člověk neviděl jenom ty tváře těch pětaticetí, čtyřicetí lidí z lodi, ale viděl i jiné ksichtíky.

T: Takže jste cítil i ponorkovou nemoc?

N: U mě ani ne. Já to na sobě nepozoruji. Třeba to někdo na mně pozoruje, já to na sobě nepozoruji. A v době, kdy byla posádka třicet pětaticet lidí, tam ta ponorková nemoc nebyla. Protože tam bylo těch lidí opravdu dost a stála jste v přístavu dost dlouho a na tom moři jste byla minimálně jenom. Dneska to je obráceně. Dnes stavy posádek jsou podstatně zmenšené; dnes máte dvacet tři lidí i u toho obrovského kontejneráku, který je dvě stě padesát metrů dlouhý a pojme šest osm tisíc kontejnerů. Tam třeba ta ponorková nemoc by se mohla objevovat. Kulturní vyžití je stále omezené, i když už se nepromítá jenom film. Posádka má společnou klubovnu, ta televize tam je. Ale většinou už i ten poslední Filipíнец si koupil levný laptop a než by seděl u televize, koupí si v Japonsku laptop za tři sta dolarů a dívá se na film na kabině. Dřív byl společenský život na té klubovně, to dnes už není. Dnes už by se ty klubovny mohly úplně zrušit.

T: Život na lodi je tedy víc individuální.

N: Hodně individuální. S kapitánem se potkám jen v jídelně. Jinak se nepotkáme. Nepotřebujeme se zkrátka. Já když něco potřebuji, napiši e-mail na své kabině, ve své kanceláři. Pošlu to do jeho počítače a on to ze svého počítače pošle na úředí. Taky jsem byl s kapitánem, asi před třemi roky, to byl Angličan, se kterým jsme se ani v té jídelně nepotkali. Já jsem ho třeba neviděl kolik dní. A byl to takový zajímavý člověk. Z Ghany byl, černý jak noc, ale vynikající člověk. Z Ghany, ale s anglickým pasem, protože Ghana je bývalá anglická kolonie. A on žil v Anglii, tam se oženil. A s tímhle kapitánem když jsem jel, tak jsem přišel do jídelny a tam byl prostřený kapitánský stůl jenom pro mě a palubového čífa. Já říkám: „Kapitán?“ „On už je po jídle.“ „No jak to?“ „No kapitán chodí o půl hodiny dřív.“ On chtěl jíst sám. On rád jedl rukama. Rád jedl jako doma.

Kdybyste viděla dneska Filipínce. Na důstojnické jídelně se to nedovoluje, tam se musí jíst příborem. Ale když přijdete na jídelnu a budou tam chlapi z Indie nebo z Malediv nebo ze Srí Lanky nebo z Filipín, ti hezky pacinkama jedí, jako doma. Oni se lépe nají. A ten kapitán také. Chtěl být sám. Rád vzpomínal na domov, na tu Ghanu. Tak prostě jedl sám.

T: Takže se dá říci, že dříve to byla na lodi více zábava a dnes je to více řemeslo?

N: Přesně tak. 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 jsme chudí námořníci, byli jsme z toho socialistického tábora, peněz jsme moc neměli, ale na lodi jsme si užívali opravdu se vším všudy. Dobrá strava byla.

Ta pracovní morálka nebyla taková, protože jak odboráři, tak ty partaje hlídali, aby lidi nedělali moc přesčasů, aby se nepředřeli. Podle Zákoníku práce všechno muselo jít. Čili to bylo svým způsobem pro nás dobré, ale brzda pro loď jako takovou.

Já si dneska nedovedu představit, když to vezmu zpětně, že jsme mohli plout a udělat tu práci tenkrát, když dnes na to máme řekneme méně lidí, ale neomezené přesčasy, a kolikrát se to nestíhá, že se to musí ne šidit, ale dělat jen to nejdůležitější. Nestíhá se. Přitom máte neomezenou možnost s těmi přesčasy. A jsou momenty, kdy lidi dělají šestnáct osmnáct hodin denně. Musejí dělat. Zkrátka musejí to udělat. Čili tam se

⁴¹ Z německého Freundschaft – přátelství.

nekouká na přesčasy. Musí se práce rozdělit, aby se lidi vystřídali, ale opravovat se musí. A lidi nereptají, protože jsou tam za peníze.

Což je další příjemný rozdíl oproti tomu, když se jezdilo u nás. To každý chodil za Molkupem a brečel: „Já chci na loď, já už nemám peníze.“ A když ho Molkup nalodil, tak po týdnu zapomněl, že chodil měsíc brečet do Prahy na ústředí, aby ho nalodili, a nechtěl dělat přesčasy, začal se flinkat. To byl takový problém s našimi lidmi Tady ne. Tady ti chudáci Asiati mají kontrakt deset měsíců a deset měsíců tvrdě pracují. Oni chtějí přesčasy. Oni chtějí maximálně přesčasů. Nějaký limit je daný a já se jim ho snažím dávat, protože oni mně je odpracují. Protože oni jsou na té lodi, aby si vydělali koruny. Tam je třeba jeden Filipínek a já vím, že doma je osm členů rodiny, kteří jsou na něm závislí. Čili on tam je, aby vydělal peníze, a všechny peníze posílá domů. On je tam rok, pak je doma měsíc a zase musí jít na loď, protože tam nějaké sociální jistoty nejsou. A naši námořníci na to strašně rychle zapomněli. Sliboval, sliboval a když měl dělat přesčasy, tak je nechtěl dělat. To je ten rozdíl.

T: To je zajímavé srovnání. Moc vám děkuji za rozhovor.

N: Nemáte zač.

Ján Jurco, námořník 1. třídy (A/B)

T: Nejdříve bych se zeptala na vaše dětství, protože to je velmi zajímavé. Kde jste se narodil, jestli mi řeknete něco o rodičích, jak jste se dostal k námořní plavbě...

N: No, já bych začal tak. Námořníkem jsem se stal už od malička. Možná to všichni kluci mají také sen být námořníkem. A mě spíš lákalo cestování, protože jsme to měli v rodině. Děda byl osmkrát v Americe. Kdysi chodil za prací. To pamatuji, jak máma o tom vyprávěla. Potom můj strejca, jmenoval se Hrycko Vasil, v osmnácti šel za prací do Kanady, potom byl v Spojených státech, potom šel dole do Mexika a skončil dole v Argentině. Skončil v městě Rozário.⁴² A mně bylo dvanáct let, když mi vypravoval o Argentině a o tom cestování. Já jsem poslouchal a vtedy jsem mu řekl: „Strejdo, až budu velkej, taky tam půjdu.“ A on: „Jé, co bys tam dělal, dneska se za prací nikam nechodí do ciziny, to je daleko.“ Říkám: „Já tam stejně pojedu.“ No a měl jsem to v sobě sen, prostě Amerika, Amerika, Argentina, dostat' sa ven a cestovat. A furt jsem tím žil, ve škole zemepis ma zajímal, o hodně víc než ostatní učení. A cestovat'. Cestovat'.

Ja som sa narodil na Východnom Slovensku, v tom cípu. Kilometer od ukrajinské hranice a dvanáct kilometrů od polské. V tom najvýchodnějším bodě republiky, kdysi v Československu, tak stamat' pocházím. Jak se říká, tam lišky dávají dobrou noc, tam nic není. Ta vesnička sa jmenuje Ulič. To je malá vesnice, tisíc obyvatel, jmenuje se Ulič, je to úplně u hranic polských a ukrajinských. No když mi bylo patnáct let, tak jsme byli s tatem na kopci Javorník a tam jsme týden spali v kolibe, koliba ze sena, a sekali jsme louky. Tam jsme makali, dřeli na poli. Na loukách. Sekali jsme louky a večer jsme opékali slaninu na ohni. A pamatuji, jak zapadalo na druhé straně kopce sluníčko a já jsem říkal tatovi: „Tato, tady slunce zapadá, v Americe vychází. Jednou to bude opačně. Já budu v Americe a napíšu ti, jak tam slunce vychází.“ A tata taky: „Jej, co bys tam dělal. Pojď už spat. Ráno brzo vstáváme, chod' si lehnout, ráno ve čtyři vstáváme kosit' louku.“ Měl jsem to pořád v sobě, cestovat, cestovat.

I dostal jsem se. Na Východě, vo Vihorlatě som sa vyučil ako zámečník. Šel jsem potom na vojnu, byl jsem na vojně v Českých Budějovicích, u tankistů. A pořád ten sen námořníkem byt'. Dostat' sa na loď. No a po vojně hned som šel do Bratislavy a dostal som sa na Dunaj plaubu.⁴³

Po Dunaji jezdili moji dva bratrance. A když jsem byl malej kluk a oni došli domů, jako na Východ, měli pruhovaná trička, troška machrovali, já jsem sem je obdivoval, jsem si říkal, „jsou to námořníci“. Oni nebyli námořníci, byli to jenom šířáci, jezdili na dunajských lodích. No i ja som sa dostal na Dunaj plaubu, ale dostal jsem se na Dunaj plaubu rovnou na námořní loď. Plavba dunajská měla čtyři námořní lodě. A mě vzali jako lodníka.

Samozřejmě v tej době ma prověřovali doma, posudky jsem měl, to byla také doba prostě. Člověk musel být spolehlivý a politicky nesměl mít žádné problémy. Dokonce na místnom národnom výbore ma preverili, jakej jsem. A když mě vzali, za půl roku mi oznámili, že půjdu na loď. Udělali mi pas, námořní knížku, no a najednou mi došel telegram, že prostě jdu na loď a na loď Kremnicu. V tej době Dunaj plavba nechala postavit' novou loď v Rumunsku, tu Kremnicu. To byly malé lodě proti těm námořním. Ta mala výtlak dvatisíce tun asi. A pro mě to byl obrovský zážitek, že najednou budu cestovat, pojedu na loď do Rumunska. Do přístavu Braila.⁴⁴

A ještě bylo. Když jsem došel na Dunajskou plaubu (večer jsem měl cestovat' vlakem do Rumunska), tak mi dali veškeré doklady, dali mi instruktáž a lístek na vlak a říkali: „V šest hodin buď na nádraží, tam budou ostatní námořníci a k nim sa přidaj a s nima potom pojedes do Rumunska.“ A já říkám: „No jó, jak tých námořníků poznám? Který to budou, abych se k nim přihlásil?“ A ten, co mi dával té doklady, říká: „Jsou trošku jinak oblečení.“ V tej době móda, rifle, tady to nebylo. Oni měli rifle, bundy, zlaté řetízky na rukách, prsteně, dražší hodinky. Takže říká: „Poznáš jich.“ A sekretárka říkala: „A budou mít určitě u sebe demižon vína a budou opilí.“ (smích)

Aj tak bylo. Tak bylo fakt. Ja som došel na nádraží a oni byli v hlučku, žádné kufre, námorné pytle měli, stali v hlučku, demižon, skleničky, popíjeli. Lúčili se s domovom. Tak jsem se k nim přihlásil, jsem říkal: „Dobrý den, ja mám íst' na loď, možná s vámi, vy jste námořníci?“ A oni na mně: „Jó, anó, to jseš ty mladej, vítaj, vítaj. Pojď, pojď, pojď. No víme o tobě. Pojď, půjdeme, za hodinku nám to jede.“ Tak mě tam vzali mezi sebe.

Samozřejmě ve vlaku, klasika, ten demižon vína šel s nami a popíjalo se. Nas tam šlo asi patnáct námořníků. A mě se ujal jeden námořník, mal čepici, ako hamburgerku (naznačuje čepici s šiltem), fousatej, drsnej.

⁴² Město Rosario, cca 300 km severozápadně od Buenos Aires.

⁴³ Československá plavba dunajská.

⁴⁴ Rumunský přístav Brăila, na řece Dunaji, na jihovýchodě Rumunska.

Pořád skleničku v ruce a dost se mi věnoval: „Mladej sem, mladej toto.“ A já myslel, že to je kapitán. A furt mi naléval. Vo vlaku sa fakt pilo. Hodně se pilo. Vyloženě to víno teklo, prostě sa pilo. A potom jsem zjistil, že aj proč. Protože cesta byla dlouhá. Tři dni cesta dlouhá a vyloženě to víno pomáhalo k tomu, že té tři dni utekly. (smích)

Maďarsko jsme snad prospali. To jsme vyloženě prospali. Pamatuji, že najednou bylo Rumunsko a ten drsnej námořník, ten kapitán, co jsem myslel že je, najednou sa zobudil ráno a budil každého: „Vstávaj. Vstavaj. Braila. Braila. Vstavat'. Vystupovat'. Jsme doma.“ A vedle v kupé nějaký chlap říkal: „Ale, Miky, co blbneš! Ještě jenom Bukurešť! V Braili až odpoledne budem!“ A d'alší říkal: „Nalejte mu víno, ať nevotravuje!“ (smích) I tak bylo. Já som potom zjistil, to nebyl kapitán, to bol známej námořník, Miky Židovič se jmenoval, na lodi prezdívanéj Johny Wolker. Protože mal rád whisky Johnnie Walker. Tak to byl můj první zážitek. Ve vlaku.

A fakt do tej Braili jsme se dostali odpoledne, tam jsme vystúpili, všichni námořníci s námornými pytlami, já jsem měl kufr samozřejmě, já jsem byl novej. Já blbec jsem šel s kufrom. Všichni jsme hledali přístav, našli jsme, našli jsme loď. Z d'álky jsme viděli tu loď. Ta Kremnice ale nebyla ještě hotová. Tak jsme šli na agencii. To už kluci znali, veděli, jak se mají pohybovat, kam mají íst' za agentem. Veděli, kdo to je, všechno. Agent nám oznámil, že máme čekat pár dní. Loď ještě není dokončená, ještě není předaná. Máme íst' na hotel. Tak nas poslali na hotel, ubytovali nás na hotelu, paráda, byli jsme na hotelu a každé ráno jsme chodili na loď, jsme se seznamovali s lodí.

Pro mě to bylo něco, poprvé jsem viděl loď, to bylo bludiště. Se pamatuji, jak jsem šel do lodi dovnitř, a ty úzké chodby, žádná okná po chodbách, nic. Bludiště. Jsem byl z toho hotovej. Tak jsme se zoznamovali s lodí. Část posádky už na lodi byla, byla tam od začátku na stavbě, na dozoru. Tak mi kluci ukazovali kde, co, jak. Byli jsme tam celý den. Spíš jsme dodržovali tu pracovní dobu. Od osmi na lodi do pěti. Na obed jsme šli přístavu, do tej kantýny jejich, tej přístavnej, na obed. Večer v pět hodin potom na hotel. No a byli jsme tam tak asi týden na tom hotelu, než loď byla dokončená, oficiálně předaná.

Potom jsme nastoupili na loď a vypluli jsme z Braile, po Dunaji prostě na Černé moře. Taky pamatuji, fakt zážitek, najednou ta loď prostě pro mě byla obrovská, velká. Ona nebyla velká proti ostatním lodím, ale oproti těm vyloženě dunajským tato byla velká. Tak jsem obdivoval, že to pluje. Tolik železa, ono to pluje všechno.

Vypluli jsme na Černé moře a rano jsme byli někde na Červenom moři. A už začalo húpat'. Rano som sa zobudil a húpalo. A už nám stevard v jídelně říkal: „Á, jsme na moři. Už jsme na moři.“ 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 zvědavěj, 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 slaný! Tak moře je slané.“ A nacytal ma stevard: „Co děláš?“ Říkám: „No, přesvědčuju se, jestli moře je slané.“ Řikal: „Mladej, jak je zvědavej. Neboj, ještě si toho moře užiješ. A tu mořskou sůl. Až dojdou vlny a budeme dělat na palubě a voda tě přikreje, tak tu sůl si užiješ.“ To. No tak byla sranda.

No tak sme s tou Kremnicí vypluli a první přístav byl Rijeka. To byl velkej přístav. To už byl prostě blázinec. Fakt tam bylo živo. No a tam nás nakládali, nakládali jsme železo, myslím, že z Vítkovic železo tam sa vozilo. To byly různé roxory⁴⁵ železné, aj stavebný materiál, roury. Všechno možné. Železo jsme vozili buď do Sýrie nebo do Bejrútu. A vtedy první přístav další byl Bejrút. Naložili jsme železo a pluli jsme do Berjútu. Plavba trvala čtyři dni. To bylo na Středozemním moři, plavby krátké. Čtyři dni, pro mě fakt zážitek veliký. Vzali ma aj do služby, šel jsem na můstek, seznamoval jsem se, jak to vypadá na můstku, u kormidla. Bocman ma zaučoval a ukazoval všechno, co na lodi je, s čím se mám seznámit. Nebyla bouřka žádná, plavba byla klidná, nehoupalo to. Furt jsem se bál, jak to bude, bude to houpat...

Na tej lodi, to byla malá loď, jsme bydlili převážně po dvoch. Dost ma na lodi zklamalo to ubytování. To byly úzké, malé kajuty. Vyloženě malá kajutka, dvě postele, jedna dole, jedna nahoře, prostě palanda, umyvadlo, skříň, stůl, gauč malý, okýnko, kulaté okno malé, prostě malá kajuta. Byly to tak malé kajuty, že když jsme tam byli dva, tak jsme sa snažili jeden vypadnúť. Byť tam jeden. Tak sa tolerovat', když jeden četl, tak já jsem šel číst radšej na klubovňu.

A ja sem zrovna dostal kajutu s tým z vlaku, co jsem si myslel, že je kapitán, to byl ejbík starej, Miky Židovič. On byl můj mazák. Kajutu jsme měli dole, úplně na spodku a když byly vlny trošku, taká ta tříšť, tak normálně do toho kulatého okna nám prostě vlitla tříšť; proto okno bylo převážně zavřené. A pamatuji ještě, co jsem udělal. Jednou, jak jsem tam na kajutě seděl sám, Miky byl ve službě, a jak sa loď tak trošku nakláňala, říkám: „Nó, ak sa to nakloní víc, tak co když se to nakloní, že loď sa začne potápět a bude padat' prostě, jestli z toho okna se dostanu ven. Kdyby šla na druhú stranu a dveře by byly zašprajcované, tak uteču z okna. Vyskočím. Ale abych věděl, co v situaci, kdy sa to bude topit', aby som sa mohol zachranit'.“ Tak jsem otevřel okno a to se mi zdálo strašně malé. Tak jsem zkoušel, či sa tam celý vejdu. No hlava se mi vešla,

⁴⁵ Roxory – dráty do betonu.

ale ramena ne. Už jsem do toho okna lezl a říkám: „No to sa nevezdu asi. Jak se zachraním, když loď sa nahlo potopí, já budu vidět jenom nebe z toho okna, a budu chtít ven. A tady nemůžu. Dveře budou už pod vodou...“ Také nápady jsem měl. A se pamatuji, že jsem to zkoušel do toho okna a otevřel dveře nějaký námořník a říká: „Co děláš mladej v tom okně? Skáčeš ven?“ Říkám: „Né.“ Řekl jsem o té své situaci, co když se loď bude topit, a on se strašně smál a říká: „Seš ale blbej, mladej! No tak sa utopíš, no. Tak budeš hrdina. Utopíš sa s lodí.“ (smích) Smál sa a šel pryč a kejval rukou. Byla prostě sranda. Byla to moje první loď, zážitek. Než si člověk na to zvykne.

Tak jsem se za té plavby seznamoval s lodí. Nás tam bylo víc mladých, co jsme začínali, tak jsme byli zvědaví. Ti starší námořníci nám dávali rady, co a jak. Měli jsme tam dobrého učitele, ten věděl všechno. Jemu říkali: „On zná všechno, on všude byl a od všeho má klíče.“ Byl to stevard (důraz na slovo), Juló Sabó se jmenoval. Stevard čífstevarda dělal. Již obsluhoval kapitána a důstojníky. A Juló Sabó z Ostravy, on všechno věděl a rád vyprávěl. Rád nás učil, školil a rád vyprávěl. Vypravoval nám, co na lodi můžeme, co nemůžeme, jak na lodi jsou té pověry různé. Nesmí sa na lodi pískat. Říká: „Nesmíš, ne že budeš pískat na lodi! Nesmíš pískat. To je stará pověra, prostě pískot na loď nepatří, protože pískot přináša vítr přináša bouři. To je staré zvyk. Pískat nesmíš! na lodi.“ Další potom pověra byla na lodi, když jsme popíjali na klubovni, nesmělo sa cinkat o sklo. Jenom sa musily dať dlaně a o dlani prostě. Protože cinkot budí mrtvé duše námořníků. Dodnes se ta pověra udržuje. Já bych řekl, že zůstalo to ve mně, že i teď, když už nejezdím, když cinkáme, tak jen tak na dálku a mám ve zvyku jenom dlaními cinknout. (naznačuje dlaní uchopení skleničky) Ne sklem. Aby nebylo slyšet ťukot skla. Protože to budí mrtvé duše námořníků.

No a ten stevard Sabó nám dával školení dokonce, uměl aj, pamatuji, že vzal aj provaz a ukázal nám uzle. Spíš se chtěl pochlubit, jak on zná ty námořnické uzle: „Tohle je bezpečák, to je osmička, tak se to taky nauč, lodníku, musíš to vědět.“ Fakt to bol učitel. Sabó. Strašně chytrý, ale byl dobrý, velice zábavný.

No dopluli jsme do Bejrútu a hned začala nakládka. Pamatuji, všichni říkali: „No jo, Arabárňa, došli jsme do Arabárni.“ No a já jsem nemohl ven. Kluci, co měli volno, tak šli ven, já jsem mohl ven až odpoledne, až po práci. Som mal dejmanku v tej dobe ako lodník, takže po večeri jsem mohl jít ven. Dostali jsme propustky a mohli jsme potom ven do přístavu. A v tej dobe v Bejrútu probíhaly války. Tam byla furt nějaká válka. Falangisti a Palestinci mezi sebou, furt se tam střílelo, v Bejrútu. Agent nás upozorňoval, že máme íst' jenom do centrumu a nikam dál, že tam je to nebezpečné.

No pro mě to byl zážitek, že jsem najednou v Bejrútu v Libanonu, v arabskom svetě. Pamatuji se, že na palubě jsem něco dělal s bocmanem a můj kolega, co se mnou bydlel, ten Židovič, Miky, šel ráno do města. A já jsem mu záviděl: „Jé, Miky má volno, teď jde do města.“ A ten Židovič šel, do města a za chvíli byl zpátky. Já jsem ho potkal a říká: „Cos tak brzo se vrátil, vždyť jsi v Bejrútu, mohl jsi to to...“ „To co jsem potřeboval, mám s sebou. Už jsem si koupil. A co bych tam dělal v nějakom Bejrutu, v Arabarni, ňákej Arabarni.“ No a otevřel tašku a vytáhl Johnnie Walker a smál se: „No, nakoupil jsem a můžu být doma.“ A hned šel na kajutu a už si tam daval džonýka. Večer som šel venku s kamarátmi. No, prošel jsem se, asi do desíti jsme měli vychádzky. Zase bylo nebezpečí, tak v deset museli jsme být na lodi. Vrátili jsme se, druhý den zase tak.

Tam jsme asi v Bejrútu stáli čtyři pět dní, nás vyložili a pluli jsme zpátky zpátky domů do Rijeky. Pro další zboží. Dopluli jsme do Rijeky, tam opět jsme naložili železo a šli jsme do Sýrie. Do Latákie.⁴⁶ Pro mě už to bylo něco jiného, jako další přístav. Tam zase jsme vykládali železo a šli jsme tam ven. Tam už to bolo klidnější, tam válka nebyla, tam jsme mohli chodit ven.

A pamatuji, jak jsme byli v Sýrii, bylo to v lednu, bylo to v zime, ale tam bylo teplo. A najednou já v noci jsem se zobudil a strašně teplo. Strašně teplo na kajutě. Tam bylo elektrické topení, že každý si mohl zatopit sám elektrikou na kajutě. A ja sa zobudím v jednu v noci, co že také horko máme na kajutě. A můj kolega spí, v pyžamu, na nohách měl ještě teplé ponožky, přikrytý, a topil. Říkám: „Miky, proč topíš, proboha? Veď je teplo venku!“ „A veď je leden! Tak topíme pořád.“ (smích) To bylo neštěstí bydle s tým Židovičom. Samozřejmě, viděl jsem, že prázdná lahev od Johnnie Walker se válela pod stolem, Miky už byl nadrbanej. Takže on topil furt. „Je leden. Topíme. A já mám rád kubánské teplo.“ To mi řekl. Nic jsem nezmoohl. Tak jsem vzal deku a šel jsem na klubovňu a spal som na klubovni. Tam se nedalo. On musel topit. Musel jsem ho poslouchat prostě. To bol náš Miky.

Takže tam to bylo zase něco jiného. Hodně, pamatuji, tam byli naši montážníci. Textilanu fabriku tam stavěli, no a tady zrovna z Liberce dakej Kučera. Takže tam bylo zpestření, že jsme mohli večer k nim, oni na loď chodili. Pro mě to byl taky zážitek, že jsme potkali našich v cizině. V Latákii.

A ještě jsem chtěl o tom Židovičovi. Například s tím Mikym, jak jsem měl těžké s ním bydlení. Miky, bylo mu skoro čtyřicet. Byl svobodný. A už se chtěl oženit, tak si doma podal nějaký inzerát. V té době, pamatuji, v trafice koupil nějaký Kontakt. Hledal si nějakou ženskou k sobě, chtěl se oženit, tak si podal ten Kontakt, vyplnil a nám to na lodi vyprávěl. Říká: „No, musel som všetko poctivě napsat. Kolik kouřim, jak alkohol. Tak jsam napsal, co mám rád. Mám všechno rád. Víno, pivo a whisky vůbec. Tak som zvedavý, jesli sa najde

⁴⁶ Latakia, arabsky Al-Ladhiquiyah, hlavní přístav v Sýrii.

ke mně nějaká, která bude mi to tolerovat.“ A ozvala sa mu. Eva, Evička. Aspoň ju tak nazýval. Evička se ozvala a dopisovali si. A ja pamatuji, (smích) to ještě je také hezké. Na kajutě najednou Miky se rozhodl Evičce napsat. Už večer u večeře říká: „Dneska jdu psat dopis Evičce.“ Šel na kajutu a psal dopis. A já po večeři šel jsem na kajutu pro něco a vidím, jak Miky položil dopisní papír, fotka, (naznačuje na stole před sebou) popelník, cigarety a „Milá Evička“ napsáno a lahev whisky, sklenička a Miky: „Budu psat dopis.“ Už mi naznačil, že „mladej, vypadni, nebuď tady“. Jsem říkal: „Jó, Miky, dobrý, já půjdu, já si něco vezmu a jdu číst.“ Na cestu mi dal skleničku, nalil mi panáka i sobě, tak: „Běž si číst.“ No tak jsem četl na klubovnu, dojdu v deset. Chtěl jsem si lehnout. Miky pořád cigaro v hube, popije, premejšlí a píše. Pořád píše dopis. Tak jsem šel nahoru do jídelny. V jedenáct to samé. Akorát z lahvičky ubývalo, ubývalo, nahuleno na kajutě a Miky pořád píše dopis. Dojdu o půlnoci, v lahvi už jenom málo, Miky pořád tam přemýšlel a píše. Tak zase na klubovnu a v jednu hodinu říkám: „Já nebudu do rána číst! Jdu si lehnout na svoji postel.“ A dojdu, otevřu kajutu a Miky (smích) spí za stolem. Láhev prázdná a já tak nakouknou, fotka před ním a tam napsané: „Milá Evička“. Nic víc. Láhev vypitá. No nic, tak šel jsem si lehnout, Miky spal za stolem do rána, ráno sa zobudil, prospal se, všechno to složil, schoval. A já ráno, když jsem vstával, tak říkám: „Tak co, dopis jsi dopsal včera?“ „Nó, skoro jó. Něco ještě večer tam dopíšu a už to bude krátce jenom.“ (smích) Takže tak, takového som mal kolegu na kajutě. Miky Židoviče.

T: A jak jste se potom dostal z Dunajské plavby...?

N: Dva roky jsem jezdil u Dunajplavby, vylodil jsem z lodi Kremnice, na loď Banská Bystrica, taky jsem měl štěstí. Banskou Bystricu stavěli v Polsku, v loděnici Gdaňsk, a tak jsem šel opět na novou loď. Na té námořní plavbě dunajské bylo hodně námořníků, kteří jezdili u námořní plavby. A večer staří námořníci: „Pamatuješ, Šanghaj, pamatuješ na Kubě, pamatuješ v Brazílii, já, jak jsme v Brazílii chodili a jak jsme v Šanghaji kouřili opium.“ Zázitky, já jsem to hltal všechno. A my jsme jezdili jenom Levantu. My jsme jezdili pořád jenom tady. Libye, Alexandrie, Turecko, Recko. Já už jsem věděl, že musím se dostat na námořní plavbu. A právě tam mi dal podnět jeden radiák, který byl na brigádě v Dunajplavbě, a já jsem se tak s ním skamarátil, to byl starší pán a on právě byl z námořní plavby. On mi říkal: „Pojď k nám, pojď na námořní plavbu, tady je to pro těch starých jezdců, kteří chtějí být každou chvíli doma, a jim to vyhovuje té malé přístavy a tady pendlovat.“ A už jsem dostal ten nápad, říkám: „Jo.“ Tak jsem dal na Dunajplavbě výpověď.

Jak jsem vylodil z Banské Bystrici, musel som dat' oficiálnu výpověď, čekal jsem půl roku, než mi pracovní poměr skončí, byl jsem na Dunaji v přístavu, tam jsem dělal. No a šel jsem do Prahy na námořní plavbu, já jsem si to představoval jednoducho, že dojdu tam, jsem tady, vemte mě. To jsem ještě nevěděl, že to nebylo sranda dostat se na námořní plavbu. To jsem se pozdě dozvěděl, že tam ročně dva tisíce zájemců bylo a vzali dvacet lidí. Co se uvolnilo, když šel někdo do důchodu nebo dal výpověď. Jak se říkalo, že už na vrátnici vrátný, když šel mladý kluk, zastavil ho: „Kam jdeš?“ On: „Dobrý den, já chci na osobní oddělení.“ „Aha, co jsi vyučený? (smích) Hodinář? No ani tam nechod', oni tě nevezmou, nashledanou.“ Vrátný už vyhazoval.

No a já, taky jsem došel na vrátnici do Prahy a vrátný mě nechal, protože jsem z Dunajplavby, tak mě pustil. Já bych řekl, že měl jsem trochu štěstí. Tam dělala mladá, Jana Černá se jmenovala, dělala sekretářku. Tak sme si padli do oka, ona mi dala tu žádost, hned jsme si potykali. Vyplnila mi to a řekla: „A budeš čekat tři měsíce, až bude komise. No, měli by tě vzít. Protože jsi z Dunajplavby. To už máš všechny doklady. Ale taky nemusejí. Můžeš čekat možno aj rok.“ Byl jsem zklamaný, já jsem počítal, že dojdu na námořní plavbu a hned mě vezmou. No vzali mě. První loď moja byla Radhošť. Když jsem potom na námořní plavbu došel a vybavoval té další také formality, tak právě ta Jana Černá mi řekla: „Máš štěstí, pri komisi jsme se přimluvili, že jsi z Dunajplavby.“ Jsem měl zkoušky na mladšího námořníka, tak preto ma vzali. Kdybych byl lodník jenom, tak bych možno čekal.

A tam už to bylo něco jiného. Když se to porovná, jak bylo na Dunajplavbě a tady na námořní plavbě, tak bylo to o hodně lepší. Strašně sa mi líbilo. Moc se mi tam líbilo na té námořní plavbě. Jiný přístup, jiné jednání s námi. Pamatuji na Dunajplavbě, když jsme jezdili do té Sýrie, do Alexandrie a tady, tak plavba byla čtyři pět dní. Krátké plavby. Bylo špatné zacházení, důstojníci tam si hráli na velkých pánov, bylo také buzerácie, šikanovaní. Pamatuji, když jsem byl na křídle jako mladý, nová loď Kremnice, jak jsem ji vzpomínal, vyšla z přístavu. A křídlo lodi, můstek, kde stojí námořník a pozoruje loď a hlásí důstojníkovi na můstku, Rumuni udělali střechu na tom, aby nepršelo na toho námořníka. Ale bylo to udělané z takového jako vlnitého plechu a špatně upevněné a rachotilo to, jak byl vítr. Ale bylo dobré, že nepršelo. Ale dělalo to rámus. A pamatuji, jak došel tam palubní čif, nějaký Dušan Ostrovský. Oděský frajer, oděská škola, oděská manželka. Velký pan čif. Na malé lodi. Velký pan někdo. Došel a říká: „Tohle dělá hluk. Bocmane, sundat, vyhodit.“ Bocman: „No, tak dáme tam plachtu.“ „Žádnou plachtu! Nic. Aby nerachotilo.“ (napodobuje hluboký drsný hlas) Samozřejmě. Námořník tam může být v dešti. Může naňho chat', to je námořník jenom. A Dušan Ostrovský seděl vevnitř, nos nahoru, (ukazuje si rukou na nos) v teplúčku, čekal, až mu ten

námořník nahlásí, co se venku děje. Prostě pán někdo. Takže tam to bylo špatné na Dunajplavbě. Hráli si na něco. A zvláště ti hoši z oděské školy. Hráli si, jak by byli mistři světa.

No a to pamatují, že na námořní plavbě, šel jsem do služby, byl jsem ve vachtě, nastoupil jsem s třetím důstojníkem. Byl mladý jako já. Hned jsme sa skamošili. A já jsem šel na křídlo, pozoroval jsem a hlásil jsem. Byl jsem furt na křídle. A hlásil jsem mu: „Zprava deset lodička, z leva dvacet loď, zprava vidím světlo.“ A on: „Jo, jo, vidím, mám ji v radaru, v pořádku.“ Potom mi říká: „Co jeseš tam pořád venku? Ved' tam fouká, zima. Není ti zima?“ Já říkám: „A, tak je, no. Ale ještě hodinu vydržím.“ „Ved' pojď dovnitř!“ A já jsem neveděl. Na Dunajplavbě byla služba čtyři hodiny mrznout. Říká: „Sed' vevnitř. To jenom, když něco, jinak tady zevnitř cez sklo vidíš. Když něco, abys viděl líp nebo slyšel zvuk, sirénu, tak jdeš, otevřeš křídlo, jdeš ven a slyšíš to. Ale přece nebudeš tam mrznout. Budeš nemocný z toho.“ A říkám, na Dunajplavbě to nebylo. Tam byli ti kosmetici oděský. Jim bylo jedno, či budu nemocný nebo ne. Jsem jenom lodník obyčejnej, tak ať trpím. Tak to bylo. Takže se mi líbilo. U námořní plavby byly lepší vztahy, všechno. Bylo to jiné prostě. To byly začátky. Potom jsem zjistil, že byly lepší vztahy, ale byli někteří důstojníci, co nás šikanovali dál tam.

No a první přístav, to jsme šli, z Polska, přes Suez,⁴⁷ nejdřív Gibraltar,⁴⁸ pak Suez a do Indie. Do Bombaye. A ja prvý krát viděl obrovský přístav. Bombay. Bombay. Dvanáct milionů obyvatel, džungla. Vyložene džungla. Když jsme došli do Indie, šel jsem s kamaráti ven, Indie je strašná. Pět set let zpátky všechno. Člověk vidí, jak lidi ubuhý, jak se rodí na ulici, celý život žebrají na ulici. Prostě chudí, hladoví, to je Indie. Jdete dál a tam zase ulice bohatých, tam všechno samý mramor. Obchody plné zlata. To je India ako. No a v Indii tam je Brána vítězství. A tam je pověra, že když jdete od moře do té brány, tak se do Indie budete vracet. No a já jsem prošel tou bránou u nábreží to je, abych se do Indie pořád vracel. A pověra fungovala, protože jsem šel na další loď, na Sitno, znovu Indie. A znovu. Potom na loď Blaník a znovu do Indie. Já už jsem byl z toho nešťastný, pořád jsme jezdili Indii. A nebyl jsem na Kubě. Kluci vyprávali o Kube, o Brazílii, já ne, furt jsme jezdili do Indie.

T: A co jste vozili do Indie?

N: Z Rijeky jsme brali nákladní auta. Hasičská autá, Tatry naše. A z Indie jsme brali do Polska, do Štětína, pamatují, jednou jsme brali loď plnou pepřu. Pepř, to vonělo, vonělo, až pályly oči z toho. Plné pytle. Padesátikilové pytle toho pepřu. Né, potom taky jsme brali jednu kafe. Hodně sme vozili loď plnou kafe. Zelené kafe. Nebylo pražené ještě. Samozřejmě, u nás kafe bylo drahé. Takže když se vykládalo, tak v ladovnách zůstaly haldy kafe. To se rozsypalo, lopatami jsme to házeli do moře. Tak každý si nabral zelené kafe domů a na lodi už někteří kluci v kuchyni večer, kuchař spal a ani nevěděl, na plecháči už si to smažili. A domů donesli usmažené kafe. (smích) Otevřeli si kuchyň a v noci smažili kafe. Byla bída. Proti dnešní době, člověk řekne si dneska, čo, kafe je levné, koupí si. Můžu dneska koupit pytel kafe, už smažené. V té době nebylo. Fakt jsme brali domů, já pamatují, já jsem taky donesl kafe zelené a celý rád. Doma jsem to smažil prostě normál, dřevěnou lžící míchal a pražil. A bylo dobré kafe. Takže jsme vozili kafe, z Indie, jutovinu hodně.

T: A vozili jste někdy zbraně?

N: Zbraně také. Do Indie, ani si nepamatují, jaké zbraně. Vozili jsme zbraně právě s tou Radhoští, taky jsme brali do Libye. Pamatují, do Libye jsme brali letadla. A to byla letadla, to byly dlouhé bedny a křídla to mělo odmontované prostě, trupy to byly. A tanky. Hodně jsme vozili tanky. Pamatují to. Hodně jsme do Libye brali tanky, do Indie jsme brali tanky. Pro nás bylo neštěstí tanky pro palubu. Zaprvé ten tank, upevnit ho. Naložily se tanky dole do skladu. Jeden vedle druhého, natěsaly se. Ted' upevnit, aby se, když bude bouřka, neposunuly. Oni naložili, položili tank a my jako posádka jsme museli ten tank uvázat. Lana, dvacet čtyřky silná lana, těžko to bylo ohebné, a těmi lany jsme upevnili. Upevňovali jsme, pamatují, tři lana dopředu, dvě z boku a tři dozadu. A žabkami se to upevňovalo, stahovalo (naznačuje pohyb stahování rukou), aby se tanky nehnuły. Plus ještě dřevěné klíny se dávaly k pásům. A pamatují, že sme naložili možno patnáct dvacet tanků, a když jsme pluli na Biskaj,⁴⁹ na Biskaji byla bouřka a začala se loď naklánět a posunuly sa nám tanky. A loď už měla náklon. Z bouřky jsme vypluli, zase jsme to stahovali. Ony se povolily ty stahováky, nic jsme nemohli dělat, zase je stáhnout, další lana přidat, zase všechno zpevnit. Tam bylo nebezpečí, že víc se nakláňalo, až by dokázaly převrátit loď. I se tak lodi potopily, že náklad se uvolní a překlopí loď. A zbraně také jsme hodně vozili na Kubu. Ale to byly krabice. V té době nebyly ještě kontejnery, ale bylo to v bednách, tam byly zbraně. Samopaly, zbraně, pistole, všechno. Tam se vozilo zbraní a zbraní na Kubu.

⁴⁷ Suezský průplav.

⁴⁸ Gibraltarská úžina.

⁴⁹ Biskajský záliv.

Jednou, si pamatuji, loď Sitno, jsme brali na Kubu plno krabic, jsme něveděli že to jsou zbraně, a do přidi lodi, tam byl takový zvláštní sklad, který ještě měl vrata a a ještě sa zavřel. A jednou, brali jsme ty krabice, dávali jsme všechny normálné a pár krabic dávali jsme do toho skladu. A potom kluci říkali, že tam byly nějaké nukleární zbraně. No. Nevíme. Bylo to také divné, proč ty krabice dali zvlášť a ještě byly zamčené. Něco tam muselo být také speciálné, že tak se o to báli.

Na Kubu jsme jezdili rádi. Tam pro námořníky byl trochu ráj. Na Kubě, tam bylo dobře. **Ono všude tam, kde byla bída, tak námořníkům bylo dobře.** Protože jsme byli strašně mizerně placení za komunistů. Jsem denně měl tři dolary sedmdesát pět centů diety. Měsíčně sto dolarů a doma těch dva a půl tisíce hrubýho a dvě stě bonů. To bylo tisíc korun. Takže peněz bylo málo, my jsme námořníci byli strašně slabě placení. Na plavbě řekli: „Komu se nelíbí, ať jde domů. Přijdou další, budou jezdit.“ Tak nás využívali. Vyroženě nás zneužívali. Takže námořníci jsme si v tom přístavu nemohli nic dovolit. Jsme prostě byli chudí. Člověk koupil jen pohled, nějaký malý suvenýr pro sebe. A na všechno se muselo šetřit. Měsíc jsem si odříkal, abych si koupil nějaké stereo rádio malé, abych měl z toho radost, že jsem na lodi Takže peněz bylo málo.

A na Kubě tam bylo výhoda, že tam nic se nedalo koupit. Nebylo potřeba peníze šetřit. A všechno se dalo prodat. Všechno se dalo zpeněžit. Všechno. Veškeré oblečení, staré oblečení, všechno se dalo prodat. Praktikovalo se to tak, že když jsme šli na Kubu, v Polsku jsem na tržnici koupil nějaká trička. Ta nejlevnější, hlavně, aby tam bylo něco jako Marlboro nebo USA. Pár triček, nějakou kosmetiku ženskou, vyloženě levné šminky, parfémů polské, které byly nekvalitní, prostě se nakoupilo. Takové množství sa koupilo jenom na tu Kubu. Došel jsem na Kubu, no a praktikovalo se to tak, že šel jsem do přístavu, měl jsem svoje tričko a dal jsem na to ještě čtyři nebo pět triček Marlboro. (naznačuje oblékání) A šel jsem cez bránu. Samozřejmě, na Kubě, v přístavu na bráně armáda pomalu stojí. Přístav oplocený, hlídaný. Celník: „Co mám?“ „Nic nemám.“ Kapsy prázdné, nic. Prostě nemám nic. Tak jsem šel, ukázal jsem námořní knížku, šel jsem do města. Došel jsem do první hospůdky. Čišík, když jsem z dálky šel, už viděl: „Ó, Marlboro! Amerika! Amerika!“ Už ma volal dozadu, za výčep a už mě svlíkal. „Dolů, dej to dolů.“ A nakonec vzal aj moje tričko, co jsem měl staré, propocené, špinavé. (smích) Mohl jsem mít aj pracovní tričko. Všechno, všechno, všechno vzal, dal mi kopu pesáků.⁵⁰ Bezcenné svým způsobem všude na světě. Ale na Kubě jsme byli kingové. A mohli jsme si dopřát cervézo,⁵¹ rum a šampus. Tam se nedalo nic jiného koupit. Takže na Kubě, keď sme šli do hospody, mohli jsme si dopřát. Takže ta Kuba byla dobrá pro nás. Na Kubě jsme chodili na pláže. Koupat se i potápět. Takže Kuba, Kuba pro námořníky byla ráj. Havana to už byl velký přístav. Báry, nočné podniky, všechno. Tam se žilo, tam bylo veselo. Na Kubu námořníci všichni rádi jezdili a dobré vzpomínky mají na Kubu.

T: Takže jste si mohli na Kubě užívat noční život.

N: No, no, no, no. Na Kube, áno.

T: Za ty peníze.

N: Já bych řekl, že námořníci, že svobodní kluci vůbec, tam si mohli užívat noční život. Dokonce tam byly případy, například ten Miky Židovič, on byl proto dlouho svobodný, protože měl v Havaně Kubánku, kterou chtěl si vzít. Ale, jak on sam říkal, že Kubánka mu řekla, že „mučo,⁵² mučo, papírov, mučo problémov“. Oni nechtěli ji sem pustit, tak se neoženil. A on prostě furt s tím žil, že si ji vezme, tak se neoženil. Takže byly případy, že námořníci se chtěli oženit na Kubě. Takže pro nás byl ráj. V Havaně vůbec. Ty noční podniky, tam se vyvádělo. Námořníci, myslím, na to radi vzpomínají všichni. I když tam každý druhý Kubánek snad byl tajný. Všude byli tajní, všude nás sledovali. Všude, na zábavě taky. I ta místní děvčata, Kubánky, co s náma seděly, taky se jich bála. Takže to je Kuba

Pamatuji, mám hezké vzpomínky, jsme na Kubě chodili se koupat. Co ještě bylo na Kubě, potkávali jsme v každém přístavu někoho, kdo u nás študoval. Jdeme po městě a Kubánek: „Ahój, klucí, já byl Praze, já se tam učil.“ Taky bylo pro nás dobré, že jsme se mohli domluvit a hned jsme šli na pivo prostě. Taky jsme měli štěstí, že jsme potkali jednu z Bratislavy. Paní, která se tam vdala. Vzala si kubánského inženýra. Jsme ji potkali náhodou. Byli jsme v malém přístavu a řekli nám dělníci, že jedna paní z Čech tam bydlí. Tak jsme šli se za ní podívat, no to byla paní z Bratislavy. Pozdravili jsme „dobrý den, dobrý den“ a ona došla ven, nepozvala nás dovnitř. (smích) Chválila si, že se tam má dobře, že tam je pořad teplo. Všechno je to hezký, má teplo, paráda, koupaní u moře pořad. Ale ani na kafe nás nepozvala, jenom tak u branky s námi pokecala a říkala, že chystá se domů, ale pět let ještě nebyla. Já bych řekl, že nebyly peníze na to.

⁵⁰ Kubánská měna – peseta.

⁵¹ Španělsky pivo – cervéza.

⁵² Ze Španělského mučo – hodně.

T: Takže jste se konečně dostal na ty dlouhé cesty.

N: Tak. To už bylo prostě něco jiného. To už byly ty nové lodě. Ale tak. Ta pravá loď moja ma ještě čekala. Ještě pořád to byly malé lodě. Sitno, Blanik, tyhle. Potom jsem byl na Lipně, Orlíku, na těch lodích. A co bylo, šest sedm let jsem byl námořníkem a nebyl jsem v Americe. A můj sen byl Amerika. A ta Argentina, jak jsem jako malý kluk tatovi říkal: „Budu v Americe a uvidím, jak bude sluníčko zapadat v Americe.“ Neměl jsem štěstí dostat se na ty lodě. Na ty velké lodě. Z těch velkých námořních na ty větší lodě. Pamatuji se, vylodil jsem z nějaké té menší lodi a šel jsem v Praze na nalod'ovacím, na tom dispečinku nalod'ovacím klukům říkám: „Kluci, dejte mě na pořádnou loď. Ja chci vidět Ameriku. Pořád jezdím tady Indie a Kuba a Bangladéš, já bych chtěl vidět Ameriku.“

Tam byl Karel Řehák a on říká: „Jó, chtěl bys Ameriku. No počkaj. Kam tě dáme, kam tě dáme, mladej.“ To jsem ještě byl lodník. Jako mladší námořník. A tam na plavbě byla velká tabule, tam bylo osmnáct sloupců, každá loď na té tabuli. A pod tou lodí byly řádky, od kapitána až stevarda, čtyřicet lidí. Jména byla na magnetu, to byla plechová tabule, a oni takto s tím posouvali. Ten vylod'uje, ten je na lodí, ten půjde už domů, toho vynecháme, ten je rezerva doma, musíme ho někam nalodit. A on říkal: „Jo, tak Lipno už jsi vylodil, tak tě dáme tady dom, že jsi doma. A chtěl bys na velkou loď? No, tak nějakou Ameriku. Tak víš co? Tak dáme tě na Vítkovice.“ A dal mě už jako na Vítkovice. Do rezervy. Což bylo paráda. A tam ma čekala, ja bych řekl, ta pravá námořničina a prostě moja loď. Vítkovice. Byl jsem asi půl roku doma, když jsem vylodil, no a najednou šel telegram, to bylo v listopadu: „Volaj plavbu.“ Poslali telegram „Volej plavbu.“ Volej plavbu. Jedno slovo. Volej plavbu. Tak hned jsem se snažil dostat někde k telefonu a volal jsem na plavbu. „Jo, připrav se, pojeděš na loď, půjdeš na loď Vítkovice.“ Jsem byl celý šťastný. Loď Vítkovice. Tu loď jsem znal z vyprávění. Že to je naše největší loď a cestuje ty daleké plavby a cestuje Ameriku, Japonsko, Austrálii.

Tak mě to čekalo. „Půjdeš na loď Vítkovice, nalodění pravděpodobně vtedy a vtedy.“ Převážně dali tak čtrnáct dní tři neděle dopředu vědět. Aby člověk měl čas se připravit. Povinný jsem byl doma si vybavit zdravotní prohlídky. Před každým naloděním námořník musel jít ke svému doktorovi, aby nalodil zdravý a v pořádku. Tak šel jsem ke svému doktorovi, „v pořádku“, šel jsem k zubaři, ten zjistil, jaké mám zuby, dal do kupy, dal razítko. Šel jsem ušní, krční, všechno jsem oběhal. Očkování, muselo být také. To jsem měl takú knížku, očkovací průkaz námořníka. Tak jsem byl naočkován, byl jsem v pořádku, a když jsem to všechno měl, potom mi upřesnili. Znovu „volej plavbu“ nebo napsali telegram „nalod'uješ vtedy a vtedy“.

Došel mi telegram, že nalod'ovat, tak jsem si doma zabalil. To jsem bydlel aj v Liberci aj na Slovensku, takže šel jsem se k rodičům rozloučit. Šel jsem na východ, na Slovensko. Tam jsem měl i svůj námořní bagel. Když jsem vylodil, tak jsem šel domů, nejdřív k rodičům, tam jsem nechal námořní pytel a potom jsem šel do Liberce. A tady jsem trávil toho půl roku. Tak jsem šel na východ, na Slovensko, do námořního pytle jsem hodil ty potřebné věci, které každý rok jsem bral – jedny rifle, osobní věci, nějaké to oblečení. Málo. Strašně málo toho se bralo na loď. Vždyť se to koupilo. Do námořního pytle dvě láhve rumu. To byl takový zvyk, že námořník, který došel nově, musel na loď donést rum. Náš domácí rum. Doma ho nepijeme a na lodí strašně. Tam to byla taká domovina. Dvě láhve rumu, převážel jsem to, aby se nestalo, že se rozbije, tak se dal do ponožky. (naznačuje balení rukama) Do ponožek, teplých ponožek, do oblečení jsem zabalil ty láhve, naložil ten námořní pytel a bral si svoje věci potřebné na loď. Bylo to pár věcí jenom. Námořní pytel na záda a do vlaku a cestoval jsem.

A došel jsem do Prahy, na námořní plavbu, a tam už jako pokaždé. Hned na osobní, na personální, na finanční. Všechno prostě oběhat. No a potom na nalod'ovacím mi dali doklady a dajaké peníze. Diety na cestu a pokyny, jak, kde. A vtedy na Vítkovice jsme letěli, loď byla v Gruzii, v přístavu Batumi. Letěli jsme do Moskvy, z Moskvy potom dalším letadlom do Gruzie a tam autobusem do toho přístavu Batumi. Došel jsem do přístavu a viděl jsem z dálky – loď byla na rejdě, stála na rejdě, kotvila na rejdě – a tam zdálky jsem viděl tu obrovskou loď. Obrovský kolos Vítkovice. V přístavu došli jsme na agencii. Nás bylo víc námořníků, co jsme tam šli na střídání. Agent objednal člun a člunem dovezli nás na loď. Došel jsem na tu loď Vítkovice, nalodil jsem, a loď až druhý den potom šla do přístavu.

Praktizovalo se to tak, že jsem někoho střídal. Kolega, který tam byl, už odslouženo měl osm měsíců, tak šel domů. Tak šel jsem na jeho kajutu, bydleli jsme na tej kajutě dva na tých pár dní. Já jsem spal na gauči, on na posteli a on mi předával. Loď a moje povinnosti. Ukázal mi, seznámil mě s lodí. A šli sme do přístavu. Ti kluci, stará posádka, šli domů, šli zase autobusem a vlakem, autobusem a pak letadlem a letěli domů, no a my jsme tam zůstali.

Měl jsem trošku, trošku smůlu, že ta loď se vrátila z Grónska. Jediná loď naša, která jezdila do Grónska. Já jsem se tak těšil, že prostě pojedu Grónska. A on skončil kontrakt. Nejezdil jsem už. Jsem se do Grónska nedostal. Z Batumi jsme vypluli, šli jsme do Antverp. A z Antverp se bralo obilí a brali jsme ho do Leningradu. Ta loď Vítkovice, to byl rudovec, loď na sypaný náklad, ruda, fosfáty, obilí, uhlí. Všechno možné. No a já jsem měl to, že jsme vozili obilí. Obilí bylo nejčistější náklad. Nejlepší náklad. Bylo čisté. A

perfektní trasu jsme chytli. Nasypali nás obilím, čtyřicet tisíc tun obilí jsme brali do Leningradu. Krátká plavba. Čtyři dni byla plavba, tam vykládka deset dní a zase zpátky.

Byl paradox trošku, že to bylo americké obilí, v té době bylo známo, že Rusáci nebyli soběstační s obilím. Obrovská země, obrovská obilnice světa, jak to chtěl Hitler udělat. Že z Ukrajiny udělá obilnici světa. No, Rusáci to nedokázali, oni třetinu obilí museli dovážet. A to obilí všechno platili valutami, valuty neměli, platili zlatem. Byl to paradox, že to bylo americké obilí. Dajaká řecká loď nebo jiná loď z iného toho čartu dovezla obilí z Ameriky do Antverp. Tam přesypala ho do násypníků a my vedle na druhé straně z toho násypníku dávali do lodí. Bylo to trošku tak smutné. Takový špatný obchod. Proč nemohla ta loď řecká z Ameriky dovézt obilí rovnou do Ruska? Veď to musel někdo zaplatit. Samozřejmě, platili to Rusáci. Ale jak by vypadali, že Rusko (důraz na slovo) je závislé na obilí z Ameriky. Tak radši ho zaplatili dvakrát. Vydělali na tom Belgičani, vydělali na tom ti přepravci, jenom aby to nebylo americké. Měli belgické obilí. Belgia je zásobovala obilím.

A ještě pamatují, že v Antverpách, tam nasypali nás rourami. Obrovské roury dali do ládoven a za dva tři dny jsme byli naloženi obilím. Bylo tam jenom pár dělníků, kteří obsluhovali to zařízení, to sypací. A dělali non stop, pamatují, byli tam dva dělníci, kteří obsluhovali, a co se vysypalo na palubu obilí, tak lopatkou a košťátkem posbírali a házeli do toho skladu, protože to je obilí, to je chleba, to je prostě chleba.

Došli jsme do Leningradu, dovezli jsme plnou loď obilí do Leningradu. Kolikrát se čekalo, hodně se čekalo, pět dní na rejdě, aj týden se čekalo, nebyly vagóny. A systém takový, že nad vagonem byla taká nádržka, velká nádrž, a všechno jeřáby vykládali. Lžicou do skladu, loď ze skladu brala obilí a sypali do vagónů. Lžice, co berou obilí, samozřejmě, za ta léta, už měly rozbité ty uzávěry. (naznačuje rukama lžici bagru, jak se zavírá a otvírá) Tak když nabral obilí, ono teklo. Vyložené teklo proudem po palubě, do moře, na nabřeží, než došlo do toho vagónu. Kolik ztráty tam bylo! Nebyli schopni tu lžici opravit. My sami říkáme: „Proboha, tak platíte to zlatem a to!“ No tak nakládali. A co ještě bylo najhorší, že ti dělníci se snažili to obilí, co spadlo na palubu, házeli nahoru do toho skladu. Ale dávali to jenom tehdy, když tam byl nějaký jejich komandír. A když tam nikdo nebyl, tak, protože to bylo potřeba dva metry lopatu zvednout nahoru a hodit do skladu, házeli to do moře. (smích) Oni platili zlatem a to házeli do moře. Chleba, který neměli. Takže to bylo v Rusku to obilí. Ta nakládka.

Pro nás to bylo taky perfektní. Leningrad pro nás byl raj. Co bylo perfektní pro nás, že jsme si mohli jít do města a prostě v městě trošku něco užít. No a výhoda, že tam zase nic nebylo. Co bylo na Kubě, tak v Rusku zase rifle. V Belgii jsem si koupil deset riflí, džíny, Montany značky, no a došli jsme do Ruska a v Rusku obrovská poptávka. Všichni. Celníci, všichni, policajti. Tam někdo šel: „Nemáš rifle? Nemáš rifle? Za sto dvacet rublů.“ Jsme prodali rifle. Prodávalo se malé množství jenom. Zase, co s tím. Tak jsme prodali nějaké rifle, námořník měl na svoji útratu. Takže pro nás zase to v Leningradu bylo perfektní. Tam bylo dobré, že zase byly peníze, byly ruble, kvanta peněz jsme měli.

Na té Kubě jsem zapomněl, tam ještě byla s penězi aféra na lodi, že jeden námořník prodal hodně, navezl hodně zboží. Jako ta trička. Prodal tolik a dostal tolik peněz, pesáků, že nevěděl, co s nima. Tak vytapetoval kajutu penězi. Jednu stěnu vytapetoval penězi. Byl velký průser potom na plaubě. Fakt vytapetoval jednu stranu pesáky, měl vytapetovanou stěnu.

T: Jak se to na plavbě dozvěděli?

N: Dozvěděli se to, že na každé lodi byl estebák. My jsme věděli, že tam někdo je, nějaký donašeč. Vtedy jsme ještě nevěděli ani to slovo estebák, ale věděli sme, že někdo je, kdo je vyslaný orgány, aby nás hlídal, sledoval. A zvlášť nějaké přístavy. Na Kube bylo známé, že byl pořad někdo. Byl to kuchař, byl to lodník, mohl to být stevard nebo i důstojníci to byli. Kteří spolupracovali s estebé. To jsme věděli, ale nikdo nevěděl, kdo. Kdo. A tak jsme občas tušili, že asi ten donáščí, ten na plaubě, tak bacha naňho. Takže ten námořník právě vytapetoval celou stěnu. Kubánskými pesáky. Tolik peněz, no.

A Rusko bylo něco podobného s těmi rubly. Tam byly také afery, jsme měli průsery. Některé námořníky i vyhodili kvůli tomu. My jsme měli dobrého kapitána, kapitán Kadlečík. A ten byl perfektní. Já strašně si vážím toho kapitána, byl dobrej. A on, než jsme začali jezdit to Rusko, nechtěl, aby byl nějaký průser, byznys, aby se dělal byznys, aby někdo na tom nezačal vydělávat, nezačal pašovat peníze, doláre, to už by byl průser. Oni věděli Rusáci, že námořníci dovezou. Tak tolerovali. Doveze jedny dvoje džíny. Prodá. Džíny jsou tam potřebné pro jejich mládež. Ale ne kvanta. Aby nevozili toho vagóny, jak se říká. Takže kapitán Kadlečík svolal posádku a říká: „Budeme jezdit půl roku Leningrad, já vím, že tady je možnost to a to vozit a prodávat, přilepšit si trošku. Abyste měli peníze na útratu, nějakou lahvičku někde koupit si v městě. Dobrý, budeme tolerovat nějaké malé množství. Ale nesmí být žádný průser. Nechci žádná toho kvanta, aby nebyl průser. Protože potom budou z toho následky. Nechci, aby někdo pašoval ve velkém. Kupte si jedny dvoje, troje džíny a prodejte si.“

Měli jsme víc. Pět, deset jsme si prodali. Koupil jsem si v Antverpách deset riflí, deset džín, prodal jsem je a dostal jsem za to tisíc dvě stě rublů. To byl roční plat dělníka. Já to měl přes jednu cestu ty peníze. Ale ty

peníze zase k ničemu mi nebyly. Byli tam někteří, koupili si vrtačku, hoblovku ruskou, ale to bylo nekvalitní, to prostě nestálo za nic. Malé televizory černobílé, malinké, do kterých se potom muselo bouchat, aby to vůbec hrálo. (smích) My starší: „Nic nekupuj. Běž do města, kup si šampaňo, dej si večeri, holčkám poplať něco a užij si. Prostě tak bylo, tak jsme si užívali. Chodili jsme taxíky do města, tam bylo peněz plno. Byl tam život. To byla nádherná trasa.

A to jsem chtěl říct. Na těch Vítkovicích, já jsem tam zůstal. V té době jsme jezdili Leningrad, potom jsme šli zase do Brazílie a znovu do Leningradu. Pořád jsme jezdili pro obilí někam a pořád do Ruska. A na těch Vítkovicích mně sa tak zalíbilo v té době, tam dobrá parta byla, všechno. A ta loď, mně sa líbila, měl jsem tam svoju kajutu, já jsem na té lodi byl v kuse dva roky. Dvacet tři měsíců v kuse na jedné lodi. Na těch Vítkovicích.

T: Bez vylodění?

N: Bez vylodění. Ale to jsem byl dobrovolně. Takto. Námořník měl kontrakt, když šel na loď, podepsal smlouvu šest až deset měsíců nalodění. To znamená: od šesti už máš nárok, do desíti tě vylodíme. Ale se stalo, že když loď nebyla v Evropě a bylo deset měsíců, námořník musel počkat. Byl aj rok. I čtrnáct měsíců. Bohužel, on sice splnil smlouvu těch deset měsíců, ale loď nebyla v Evropě. Tam byl dodatek „vylodění z evropských přístavů“. Plavba měla je pojištěné. Podchycené. Proto ta loď Vítkovice, jak byla obdivovaná, tak byla aj nenáviděná. Někteří námořníci říkali, měli heslo „nikdy více Vítkovice“. Nechtěli na Vítkovice mnozí. Zvlášť ženatí, co měli rodiny a nemohli se vrátit domů. Protože věděli, že když jde na loď Vítkovice, nemá jistotu, kdy z ní vylodí. Může to být po půl roce, může to být rok a půl. Bylo hodně případů, že to bylo rok, rok a půl. Tak někteří říkali: „nikdy více Vítkovice“.

Pro svobodné to bylo něco iného. Tak já jako svobodný, když jsem tam byl těch osm měsíců a vím, že jsme byli někde v Evrope a už se připravovaly náhrady, že kdo má nárok na vylodění, půjde domů, tak já jsem napsal do pošty, že nechci vylodit, chci tady setrvat delší dobu, že sám požádám o vylodění. Já jsem si vzal příklad, tam byl kolega, ten ejbík Pepa Pepa Konečnej. To byl vyloženě takový syn Vítkovic, který na té lodi byl skoro v kuse. Byl tam třináct let. Bydlel, měl tam na Vítkovicích poslední kajutu, to byl jeho domeček říkali. Má svůj domeček. Tam měl tu poslední kajutu, byl tam sám jako samotář, jako poustevník vyloženě tam žil na té kajutě. A on tam byl v kuse rok, rok a půl a po roce a půl šel domů na čtrnáct dní se podívat, ale zase šel na Vítkovice. Byl tam v kuse třináct let. No a já jsem se s ním skamarátil, jsme si strašně rozuměli spolu. Jsme se tak skámošili a mně na těch Vítkovicích se tak líbilo, že jsem fakt tam zůstal dvacet tři měsíců v kuse. Sám dobrovolně.

Byl bych tam ještě déle. Zažil jsem tam šest kapitánů. Došli jedni, osm měsíců, vylodil, šest měsíců, další čtyři měsíce. Došel Podlena. Ten šestý kapitán Podlena a v té své knize, jak psal novou posádku, tak tam listoval. Koho tady má a tak dále a objevil moje jméno, zavolal mě a říkal: „Jé, mladej, poslušňaj, tebe, tebe zapomněli vylodit! Napsat vylodění!“ Říkám: „No né, já jsem nebyl doma ještě.“ „No jak, vždyť tady jsi už dva roky!“ Říkám: „No, budu dva roky! Teď budu dva roky!“ A on říkal: „Ježišmarja! Tak to už né! To ti začne z toho šibat. To aby ti i nehráblo z toho. To už musíš domů, mladej. Nebudeš tady přeci dva roky v kuse, že jo.“ „Ještě mi schází měsíc do dvou let.“ „Ne ne, jsme v Dánsku, v Evropě, pojeděš domů autobusem.“ Tak mě poslal on. Ale nebyl důvod. Tak, souhlasil jsem s tím. Kdybych říkal: „Né, kapitáne, ještě zůstanu jednu cestu,“ on by mě nechal. A já jsem říkal: „Tak dobrý. Tak jdu domů se podívat.“ Tak jsem dva roky byl v kuse na lodi.

Takto. Byla to perfektná loď. Ono, ta loď, víte, tam je to, že ten námořník s tou lodí, tak si ji přivlastní, že vyloženě pak je jeho domov. Já jsem tam byl šťastný. Jsem byl tam spokojený, šťastný. A ono to bylo, tak trochu jsme tomu někdy říkali takový dobrovolný kriminál. Že sami jsme souhlasili byt tam i dlouho a být už zavřený. Jsme vlastně byli zavření. Pořád na té kajutě, ten malý prostor. Někdo říká: „Já bych tam se zbláznil. Na lodi být v kuse, malý prostor, nemůžeš na břeh, jsi pořád jenom na moři odkázaný.“ Ale ono si člověk tak zvykne na to, že má rád ten život a všechno. Najednou. Mě se ptali: „Jak dlouhé plavby jsi snášel?“ Do Japonska, z Antverp do Japonska plavba trvala přes Panamu čtyřicet dní. Čtyřicet dní na moři. Z toho třicet dní na Pacifiku. Tricát dní v kuse jenom na Pacifiku, který jsem já strašně miloval. Já Pacifik jsem miloval, protože tam nebyly lodě jiné. Tam ve vachtě, když jsem šel na kormidlo, do služby, a tam nepotkávali jsme lodě. To bylo vzácnost potkat loď nějakou. Vysílačkou jsme se spojili. Co to je za loď. Zase týden nic. Klídek. Tichý oceán, fakt tam byl klídek. Nesměla být bouřka. Samozřejmě. Když byla bouřka, něco jiného. Ale bouřka taky byla jenom týden. Člověk tak si tam na té lodi oblíbil to, že mal svoje. Tak práce byla a ten volný čas, například pravidelně jsem chodil sledovat západ slunce večer. Na Pacifiku zvlášť. Krásné, sluníčko zapadalo, to bylo paráda, sluníčko zapadalo, obrovské slunce nad mořem zapadalo. Tak jsem si udělal kafičko, šel na zád, na svoje místo dozadu, měl jsem takové svoje místečko, kde jsem seděl. Buď na manile nebo na něčem jiném. A sledoval jsem, pil kafe a sledoval západ slunce. Pravidelně, (zvýší hlas) každý večer ten západ. A nebyl jsem sám. Viděl jsem, jak tam kolega sleduje západ slunce, druhý kolega sleduje. Víš, jsme byli tak trochu z toho zblblí, že jsme to měli rádi. To bylo pro nás něco hezkého, ten

západ slunce. A potom tam ten vzduch. Čistý vzduch. Mořský vánek. Ráno, když jsem šel ve čtyři do služby, mořský vánok, vítr, cítil jsem ten teplý, mořský vzduch, vánek, jak se tam dýchalo perfektně. Má to svoje. Člověk si to zvykne, že měl to potom rád a že je tam spokojený a nechce domů. Takže jsem měl možná i proto tak dlouho všechno.

Ono svým způsobem, pořád jsem si říkal: „Mně tady nic neschází.“ Jedna věc. Na lodi trošku je také pohodlí, je tam všechno. Ráno došel jsem na snídani, stevard mi dal snídani. Před tím, než jsem šel do práce, mě někdo vzbudil. Služba mi zařukala na kajutu: „Budím tě. Je sedm dvacet.“ Když jsme měli normální práci, ne vachty, posádka vstávala sedm dvacet. Prostě spala dlouho. Řekl: „Dobré ráno, budím tě, na snídani je to a to, venku také a také počasí.“ Už jsem věděl, ještě jsem byl v posteli, jestli mám jít na snídani nebo, a co na palubu si mám oblect. Jestli, fouká, prší nebo tak. Dostal jsem snídani, práce byla na místě, někdy mě bavila ta práce, někdy nebavila, svoje člověk musel udělat. Kolektiv byl tam. Zase potom byl oběd. V práci jsme se těšili, když jsme měli nějakou špatnou práci, tak jsme se těšili, co bude k obědu. Říkáme: „Je na oběd to a to.“ „Jé, to si dáme! Už aby bylo oběd!“ Po obědě, odpoledne, zase co bude k večeři. Prostě tam jsme byli tak trošku ako zblblí. Říkám, byl to trošku dobrovolný kriminál, ale já bych řekl, že hezký kriminál a vyhovoval nám. Tak možno proto jsme mnozí tam tak dlouho zůstávali. Bylo tam čtyřicet chlapů, čtyřicet členů posádky. Když byla dobrá parta, večer sa vysedávalo na klubovni, gitara, harmonika. Láhev se dala, popíjelo se, veselo bylo. Nám to tam utíkalo prostě. Myslím, že nebyla to chyba. Byl to pro nás takový hezký život.

Z těch Vítkovic, když jsem byl dva roky v kuse na lodi, došel jsem domů, došel jsem nejdřív k rodičům na Slovensko, tam jsem byl týden. 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, mě izolovali na lodi, ja sem byl, když jsem byl tady na ulici, lidí a proti a tlačence, fofr, lidí do práce a z práce, tak jsem se bál. Byl jsem takový cizí. Prostě nebyl jsem doma spokojený. Vím, že mi trvalo měsíc, než jsem se zapojil, i pamatuji, že přišel kamarát a někam na zábavu, na taneček. A já jsem celý večer seděl u stolu a nemluvil jsem, nebavil jsem se. Vůbec jsem nemluvil. A kamoš říká: „Já tě nepoznávám! Nebavíš se. Tady máme společnost.“ On vzal z parketu, také mal známé, také děvčata od stolu a já jsem seděl, mlčel, prostě já jsem se bál. Boh ví, bál som sa prostě. Bál som sa. Ale poznamenalo mě to trošku ty dva roky. Doma mi to vadilo tady všechno. Vadilo mi. Tady prostě takový frmol, necítil jsem se dobře. (důraz) Samozřejmě, člověk potom se už aklimatizoval za chvíli.

Ale vím, že, kolikrát bylo, že i jsem byl doma dlouho, čtyři měsíce, pět, už som volal na plaubu: „Jak to se mnou vypadá? Kdy asi plánujete na loď?“ Už bych šel.“ A nebyl jsem sám. Mnozí (důraz) námořníci tak byli. Když byli na lodi, tak sa těšili domů, a potom z domu zase volali, kdy mají jít na loď. To nás jako poznamenalo. A zvlášť, jak jsem říkal, když nás bylo čtyřicet lidí na té lodi a byla dobrá parta, dobrá sestava. Fakt to bylo, takové přátelské vztahy, kamarádské. Jsme si rozuměli. Nebyly žádné rozbroje. Fakt, že se nechtělo aj domů, bylo hezky. Takže to mělo svoje.

Když jsem byl na první lodi, tam byl kapitán Čertezný a ptal se mě: „Mladej, líbí se ti na lodi?“ Říkám: „No, líbí, paráda. Já jsem tady šťastnej, spokojenej.“ „Jak budeš tady dlouho jezdit? Jak chceš dlouho být námořníkem?“ Já říkám: „Tak pět let určitě. Pět, šest let. Potom sa možno ožením a budu doma.“ „Nebud' déle než pět let.“ To mi řekl: „Nebud' déle než pět let. Taky jsem chtěl být pět let jenom jako ty. Jsem říkal ožením se, budu doma. A už jsem tady třicet let. Je to trošku droga. Je to trošku droga.“ A byla to trošku droga. Protože, fakt, lidi se fakt furt tam vraceli. Vracejí.

I když některé špatné cesty byly, také bouřky. Zažil jsem to. Čtrnáct dní to do Kanady s námi houpalo, hádzalo s lodí, z boka na bok, nevařilo se jídlo. V kuchyni nikoho, nikdo nechtěl ani jíst, prostě špatně nám bylo, nadávali jsme všichni a mnozí říkali: „Poslední loď! Dojdu domů, seru na nějakou loď! Vykašlu na nějakou loď. Půjdu do fabriky, najdu si práci ve fabrice, klidnej život! Klidnej život, ne tady v tej bouřce sa trepať.“ Ale, samozřejmě. Došel do přístavu, bouřka přešla, hned se na všechno špatně zapomnělo. A hned vyločil domů, ale za půl roku byl znovu na lodi. A byli tak mnozí.

T: Přemýšlel jste někdy o emigraci?

N: Tak. Já bych řekl, celý život jsem o tom přemýšlel. Jak jsem řekl strejcovi na Slovensku, že do Rosaria taky pojedu, byl jsem. A tatovi, jak jsem řekl „sluníčko zapadá“, tak z Ameriky jsem poslal dopis domů „jsem v Americe a sluníčko tady zapadá“. Doma, samozřejmě, rodiče, maminka sa smála a táta taky, říkal: „On měl pravdu ten kluk. A splnilo sa mu, co chtěl.“ V Rosariu jsem byl až po dalším roku, strýc už nežil. Bohužel nežil. A já jsem poslal z Rosaria pohled svým příbuzným. Tetě a sestřenici, ako strejdovej dcéře, že „posílám pohled z Rosaria, kde tady náš strejda kdysi žil a tady někde po tom městě, kde chodím já, on tady taky chodil“. A já sem se tam dostal.

A emigrace, o emigraci jsem přemýšlel celý život. Povím pravdu, když jsem řekl tatovi na tom Javorníku, že „zapadá sluníčko a v Americe vychází“, já už jsem vtedy žil v tom, já jsem nenáviděl ten režim tady. Ten systém, že jsme izolovaný, že nemůžu ven, nemůžeme cestovat, já jsem žil tím, že uteču. A budu v Americe. Zůstanu tam. Můj cíl byl furt Amerika. Zůstat v Americe. Tak jsem ho mal vysnívané. Dokonce, když jsme

byli v Americe, víckrát jsem tam jezdil, byli jsme v New Yorku, New Haven,⁵³ malý přístav New Haven. A v Syracuse,⁵⁴ maminka má tam bratranca. A já jsem měl na něho kontakt, tak jsem byl za ním. Na lodi jsem vzal volno, čtyři dni volno. Všichni (důraz) to věděli, okrem kapitána. Všichni věděli, že jdu za, já jsem řekl strejce, ale to nebyl strejce, to byl bratranec mamčinin. Že jdu za strejcem do Syracuse. Vybavil jsem si volno s bocmanem a s čířem, aby mi dali čtyři dni volno, a šel jsem z New Yorku autobusem do Syracuse. Byl jsem u něho na návštěvě. Ten mě nechtěl pustit: „Zůstaň tady! Mám tady pro tebe práci, všechno, zůstaň. Zůstaň tady.“ Nechtěl jsem ještě utéct. Já jsem říkal: „Neboj, já dojdu sem, já dojdu.“ Já jsem mu říkal: „Plujeme do Japonska. Já chci vidět Japonsko.“ (smích) Řekl: „Půjdeš soukromě! Ty tam poletíš.“ „Ne, ne, ne. Já chci s lodí do Japonska. Já, já se vrátím. Já příští rok uteču a ostanu.“

Tak sníval jsem, furt. Protože jsem nenáviděl ten režim, ten komunismus jsem nenáviděl. Dostal jsem sa na plavbu, nebyl jsem, já jsem nebyl ani pioněrem. Tak. Pioněrem jsem byl, pamatuji. Dostal jsem šátek pioněrskej. Došel jsem s pioněrským šátkem domů, tak otec mi to strhnul z krku a hodil do ohně. Spálil to. Protože můj otec za války, v Rusku, dva roky seděl. Jak šla ruská fronta, došla na Slovensko a bezdůvodně ho, on patřil k těm, co byli nuceně zavlečení do ruských koncentráků. A otce vzali, vzali mnohé chlapy a odvezli je do Ruska a dva roky tam seděli, v Rusku. Zažil tam velký hlad, bídu, málem tam umřel. Vrátil se z Ruska, z koncentráku, chlap, který před tím měl osmdesát kil, měl třicet devět kil. Došel, byl jako smrtka, když došel domů. Došel vyloženě ubohý, v ubožáckom stave. Takže, otec nenáviděl Rusko, všechno tam. Viděl, jaký je ten Stalin, jeho systém a vůbec, co ten komunismus, co to je.

Na plavbu jsem se dostal a co bylo sranda, že na námořní plavbě, po třetí lodi, na podniku jedna soudružka, Bišková se jmenovala, zavolala mě, když jsem šel na loď, a říká: „Súdruh Jurco“, ona každému říkala soudruhu, soudruhu, soudruhu. „Súdruh Jurco“, bylo mi dvacet pět, dvacet šest let „vy nejste angažovanej politicky.“ Říkám: „Jsem, soudružko. Jsem v ROH.“⁵⁵ „No to musíte. Ale nejste v SSM.“⁵⁶ Říkám: „No nejsem. Já ani pioněr jsem nebyl. U nás to není na východě. Oni tam nevědějí, co to je SSM. Já jsem taky nevěděl, co to je SSM.“ „Jak to, že vás vzali na loď!“ (napodobuje zděšení) „A nejste angažovanej. Súdruhu, na lodi půjdete za hospodářem Macháčkem. (napodobuje prosebný ženský hlas). On je předseda SSM na lodi a on vám dá přihlášku a angažujte se.“ „Ano súdruzko, dobre. Půjdu, půjdu, půjdu.“ Samozřejmě. Nikdy jsem nebyl. Nebyl jsem ani v KSČ,⁵⁷ nic. Takže jsem proti tomu režimu byl zaujatý.

Takže, uvažoval jsem o emigraci. Bohužel, neudělal jsem ten krok. Nedokázal jsem. Pořád jsem to odkládal. Odkládal, odkládal, až byla revoluce. (smích) A sníval som to, dlouho som to sníval. Nic jsem tady nebudoval, nic. Jenom svůj námořní pytel. Do třiceti pěti jsem byl svobodný. A v Liberci jsem bydlel pokaždé na jiném podnájmu. Můj majetek byl námořní pytel a kde jsem ho pověsil, tam jsem byl doma. Šel jsem na moře, byl jsem na lodi, měl jsem vyřešenou svoji bytovou otázku. Byl jsem na lodi. Když jsem vylodil, došel jsem do Liberce, byl jsem na podnájmu někde. Jeden, dva dni na hotelu, hotel Terminus, čtyřicet korun na noc se platilo, zaplatil jsem hotel, chodil jsem po Liberci. Liberec mně se strašně líbil. Byl to můj osud, že jsem aj tady zůstal. Furt jsem se vracel do Liberce. Přitom jsem tady neměl závazky.

T: A jak jste se dostal ze Slovenska do Liberce?

N: Ze Slovenska do Liberce, to byla úplně náhoda. Přestoupil jsem na námořní plavbu do Prahy, vrátil jsem se na Dunajplavbu, tam jsem bydlel ještě tři měsíce, ale už mě Dunajplavba na ubytovně nechtěla. Nebyl jsem jejich zaměstnanec. A do Liberce, měl jsem tady příbuzné a bavili jsme se doma na Východě, že je to kousek od Prahy, že až půjdu do Prahy na plavbu, abych se u nich zastavil. Došel jsem do Liberce za nima na čtrnáct dní. Jenom na čtrnáct dní za známými se podívat. Liberec mi nějak padl do oka, zalíbilo se mi tady to město v horách na severu. Tak jsem zůstal, byl jsem tady pět měsíců. Našel jsem si podnájem, brigádu jsem si našel. A šel jsem na loď. Na lodi, to byla náhoda, byl tam kuchař nějaký Pavel Špic, který byl tady od Liberce kousek, z Turnova. My jsme byli kámoši s tím kuchařem a stevard tam byl z Ostravy, Ruda Bilko. A když jsme vylodovali, tak ten kuchař mě lámal, říkal: „Pojď, jdeme do Liberce, půjdeme do Hutí, na diskotéky. Do Liberce, tam je život. Pojď se mnou do Liberce. Tam to znáš.“ A stevard mě lákal: „Ně, pojď vlakem, půjdeme na Ostravu, já půjdu na Ostravu a ty půjdeš na Východ.“ Na nádraží jsme si hodili korunou. Hodil to Pavel Špic, z Liberce, hodil korunu tak, že vyhrál Liberec. Řikal: „Běž do Liberce.“ Tož do Liberce, a tady jsem zůstal. Já bych řekl takto. Co na Východě. Tam lišky dávají dobrou noc na vesnici. Nebudu tam půl roku na té vesnici koukat na ukrajinskou hranici, na polskou. Liberec se mi strašně líbil. Tak proto jsem

⁵³ Druhé největší město státu Connecticut, přístav na východním pobřeží Spojených států, cca 100 km severně od New Yorku.

⁵⁴ Americké město Syracuse v regionu Onondaga, poblíž jihovýchodní části jezera Ontario.

⁵⁵ Revoluční odborové hnutí.

⁵⁶ Socialistický svaz mládeže.

⁵⁷ Komunistická strana Československa.

chodil do Liberce. Každý rok jsem se vracel, tady jsem se oženil, tady jsem zůstal. Tak jsem žil, pořád jsem na loď a z lodi vracel se do Liberce. Až potom jsem tady našel manželku.

Takto. Manželku už jsem poznal dávno před tím, jen jsme se tak kamarátili, dopisovali si, a potom už jsem s ní začal vážně. Už jsem uvažoval se oženit. Bylo mi třicet pět let. A pamatuji, byl jsem doma dlouho, asi půl roku, a najednou jsem se rozhodl sám, že se ožením. Volal jsem na plavbu a říkám: „Kdy mám íst' na loď?“ „No, ještě nevíme, ještě nevíme, počkaj, ještě budeš doma. Za nějaký čas možno.“ Já říkám: „No ted' jde o to, že já se chci oženit. Abych nešel na loď.“ „Se chceš oženit? No tak to budeš doma. To ťa necháme, už se ožen' konečně.“ Bylo mi třicet pět. Tak mě dali na té ceduli do rezervy, tři měsíce mě nechali doma. Měli plné stavy. Nebylo to tím, že jsem se ženil, ale tím, že měli plné stavy a neměli pro mě místo volné na vodě. Takže jim to i vyhovovalo. Dali mi neplacené volno dva měsíce, tak jsem se oženil.

Došel jsem na loď a pamatuji, jsem sa oženil potom, a asi po dvou měsících šel jsem na loď a na lodi, pamatuji, jak jsem se, tam na klubovni se popíjelo a povídalo. Ja som sa ako pochlubil, že som sa oženil a že som svobodu si vážil. Že jsem sa až tricať peti ženil. Že jsem prostě byl do tricať peti svobodnej. Že sloboda je jenom jednou a já jsem si jí vážil až tricať peti som sa ženil. A v rohu seděl lodní doktor, už starší pán a říká: „V kolika jsi to že? Kolik ti bylo? Ses ženil?“ (napodobuje hlas starého muže) Já říkám: „No pred rokem, tricať pet.“ „Já po první krát ve štyricati som sa ženil. Já som si víc slobodu vážil než ty.“ (smích) „A ještě som mohl, rok dva, rok dva mohl jsem počkat.“ (smích) Takže takto bylo s tím. Tak. Bylo tam na lodi hodně, hodně kluků, co byli dlouho, dlouho byli svobodný, prostě se neženili. Ono pro svobodného to bylo ideální. Bylo takové to jednodušie na tej lodi. Byl to svojim způsobem ideální život ako taký svobodný kluk mali to prostě jednodušie ako, no práve všechno, potom ako.

T: A jaké to bylo pro vaši manželku, když tu byla na všechno sama?

N: Tak. Ono.

T: Jezdili jste také spolu?

N: Ono já bych řekl že, ono tak. Ono, (špatně hledá slova) ono, ono to fungovalo tak. Ono nebylo to odloučení úplné, že jsem byl rok na lodi a rok jsme se neviděli. Ty lodě převážně jezdily do Evropy, hlavně ty malé lodě. Samozřejmě. Svobodní kluci byli na lodi. Půl roku, rok. Nemusel domů, nechodil domů. Ale, ti co byli ženatí, tak měli možnost aj z Polska, z Juhoslávií, podívat se domů. Plavba to aj dělala, aby se ty rodiny viděly. Příklad. Došli jsme například z Kuby do Polska, trvalo to dva měsíce, dejme tomu. Záleží, jak se dlouho nakládalo a vykládalo. Nebo do Indie. To jsou dva tři měsíce. Kuba byla kratší, Kuba do těch dvou měsíců maximálně se vrátil. Ale Indie, z Polska do Indie, plavba dvacet sedm dní, v Bombayi vykládka, čtrnáct dní, nakládka, čtrnáct dní a zase dvacet dní zpátky. Za tři měsíce jsme došli například do Rijeky. A už jsem věděl před přístavem, už se organizovalo, že někdo jde domů na postoj, nebo manželky na cestu. Manželky měly možnost dojst' za námi do přístavu, nebo my jsme šli domů, na těch pět dní, čtyři dni, někdy na týden se domů podívat. Prostě nebylo odloučení nikdy dlouhé. Samozřejmě na těch lodích, které se vracely do Evropy. Ty, co byly mimo Evropu, už to bylo horší. Byly případy, i já jsem tak byl, že jsme deset měsíců se s manželkou neviděli.

Já bych řekl, že musela na to být trošku i povaha manželky. Manželka věděla, koho má za manžela, jakou on má práci. Za prvé. V té době, šli jsme na tu práci kvůli penězům. Tady doma byla bída. Nebylo nic, tehdy za komunistů. Proti dnešku. Samozřejmě, nebyl hlad. Ale já jsem dovezl barevnou televizi. Celá rodina tady obdivovala, JVC barevná televize s dálkovým ovládaním. Tady měli akorát Rubína⁵⁸ šedesátikilového. Bez dálkového ovládání, akorát tyčkou dvoumetrovou mohl ovládat. Jsem viděl, jak soused měl palici a ovládal, měl ovládání. Svým způsobem dneska je to strašně smutné. Že já jsem dovezl džívísíčko televizi ze Singapuru a celá rodina koukala, i švagr, i segra, všichni koukali. Džívísíčko, dálkové ovládání, kvalitní obraz. Takže záviděli. Aj manželce. Má námořníka, má sa dobře. Něco za něco bylo. Manželka se měla dobře. Nehledě, další věci jsem mohl dovézt. V arabském světě zlato. Levné zlato. Koupil jsem jí zlaté řetízky. Řetízek, prsten. V práci všichni koukali, všechny kolegyně záviděly: „Ona má zlatej řetízek, dovezenej z Turecka nebo někde. Zlatej prstýnek.“

Říkám: bylo něco za něco. A manželka viděla, že manžel jde. Šel na práci. Jako montážníci chodili na práci. Šel z Čech na Slovensko, byl tam čtrnáct dní. Já jsem šel taky na práci, ale šel jsem na práci na déle. Na půl roku. Já jsem to snášel tak, že viděli jsme se, že nebylo to odloučení pokaždé takové. Ale říkám, bylo to na povaze manželky. Aby vydržela, čekala, musela zvládnout to s děckami. Samozřejmě. Ženská to měla horší doma, že musela sama všechno. Já pamatuji, jak jsem byl na druhé lodi a v jídelně se bavily manželky: „No, já už to chápu. Jak naši chlapi mají jednoduchej život. On na loď dojde, na lodi dostane jídlo, dostane práci. On je sice pryč, na lodi těžká práce, bouřky, všechno, ale on neví, co to je starat se doma. Neví co je rozbítá

⁵⁸ Barevný televizor sovětské provenience Rubín, prodáváný v druhé polovině osmdesátých let.

pračka, neví, co mi nejde, neví to. 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. A on si tam na lodi vegetí.“ Tak to říká manželka jednoho elektrikáře: „On si tady spojuje drátky a já tam doma lítám, nevim si poradit s pračkou nebo s něčím, a on si tady na lodi vegetí.“ Trošku to byla pravda. Bohužel, musela s tím rátať. Je to práce námořníka.

T: A když byly manželky na spolujízdách, byly to pěkné chvíle?

N: Tak. Taky, taky. Byla potom ještě další možnost, například manželky mohly na postoj, to je na vykládku alebo nakládku v přístavu. Trvalo to někdy týden, někdy čtrnáct dní, tak tam manželka celou dobu mohla být s manželem. Nebo potom ještě byla lepší varianta, že manželky mohly na cestu. Byl to nepsaný zákon takový, že na jednu cestu. Někam. Ale co. Ta cesta, šlo se z Evropy. Takže ona prostě šla do Ameriky, z Ameriky do Brazílie, z Brazílie se vrátili do Evropy a trvalo to čtyři měsíce. Takže manželka s děckami šla na loď a měla možnost být na lodi. Bylo, že to odloučení potom nebylo skoro žádné, když on byl dva měsíce na lodi, mezi tím vynechávka a potom mu došla manželka a manželka s ním obeplula zeměkouli. Bylo to pro ni také dobré. Pro děti, pro manželku, trošku aj to bylo také velké plus. Na tu dobu vůbec atraktivně, že jela cestu kolem světa lodí. Prostě plula. A hlavně byli spolu. Měli svoji kajutu na lodi a byli spolu.

Já jsem zažil, tam ejbík Řehůrek pozval manželku, to jsme šli do Argentiny, z Evropy do Argentiny a zpátky, že to trvá dva měsíce, tak si to vybavili na tři měsíce s tím, že děcka, měli dvojčata, dvě holky, měly v září nastoupit do školy. A oni se měli vrátit až tak koncem září, tak už vybavili, že děcka nenastoupí prvního do školy, ale toho posledního září, že nastoupí v Ostravě, on byl z Ostravy, do školy. No a my jsme šli do Argentiny, z Argentiny se šlo někde do Japonska nebo snad do Austrálie. Oni tam byli deset měsíců na lodi. Děcka vynechala rok školu. Nastoupila, až ale za rok. (smích) Já jsem po osmi měsících vyloďoval, oni tam ještě zůstali. Ještě tam byli a už měli toho tak právě dost. Už mu manželka říkala „nikdy víc na loď“. Protože šla na tři měsíce.

T: A stalo se někdy, že byly problémy, když byly manželky na spolujízdě? Že se zakoukaly do někoho jiného? Doktor Mlejnek o tom píše ve svých knihách.

N: No, no, no.

T: Ptám se, jestli to je pravda nebo není.

N: No, je, tak. Většinou tak. Když byla manželka na lodi, tak je to prostě jeho paní a tím to končí. Prostě „dobrý den“ konec. Nezažil jsem na lodi... Ale z vyprávění vím, že byly případy, že samotná manželka si na lodi. Takto. Já jsem toho námořníka znal. A vtedy bylo všechno v pořádku. Ta manželka převážně furt jezdila na lodi. S tím dotyčným. On dělal v mašině, motoráře, a s ním jezdila pořád na lodi. Dvě děti měli. Na každou loď šla. Jí strašně se to líbilo na lodi. Bylo všechno v pořádku. A potom jsem potkal po roce toho námořníka, byl jsem na jiné lodi, a už jsem se dozvěděl velkou aféru, co se nestalo. (smích) 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. Z vyprávění se mi doneslo, že ten dotyčný, nejdřív dal facku manželce. No a ten druhý došel a: „Proč bije ženu?“ A on říká: „Kvůli tobě ju biju.“ (smích) „Za to můžeš ty!“ No a dal jemu taky. A porvali se. Ale nepomohlo to, manželka se odstěhovala k tomu druhému, bydlela u něho.

A ten dotyčný byl to chudák. Byl nešťastný chlap, byl tak trošku aj na posměch ostatním. Víte, bola to trošku i ostuda. On si pozve manželku na půl roku, no a manželka někde jinde bydlí. Pozval ju pro někoho jiného. No, byla to aféra. Řekl bych, vina byla, vina nebyla nič, jenom té ženy. Nic jiného. A ten námořník došel za kapitánem a říká kapitánovi: „Kapitáne, já jí nebudu platit pobyt.“ Ten námořník platil za manželku pobyt. Stálo to stovku denně. „Já nebudu platit, ona se mnou nebydlí, ona bydlí vedle. Proč já mám platit jídlo a pobyt, když ona spí vedle. Ať platí tamten. Kapitán říká: „No ale vy jste si si ji pozval.“ „No jo, no jo.“ Za dva dni došel chlap za ním: „Kapitáne, vy máte pravomoc oddávat. Tak nás rozvedte!“ (smích) „Tak nás rozvedte. Když máte pravomoc oddávat, tak nás rozvedte. Bude rozvod a bude vyřešen.“ „To nemůžu jako kapitán. Já nemám pravomoc rozvést.“ Byl hotový. Chudák byl hotový. 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) A mně udělá takovou ostudu. Ale už ji nechci. Už kašlu na ni.“

Fakt byla to taká aféra. Nebyla jedna. Bylo víc takových. Na lodi Brno byla známá aféra. Loď Brno šla na cestu do Íránu nebo do Iráku, teď nevim. 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 v Perském zálivu. Horko, tropy, došly cigarety, došel alkohol, nebylo nic. Docházely potraviny, zelenina, mléko, všechno docházelo. Loď má zásoby na ten půlrok, ale základ a zelenina se musí stále dokupovat. Cigarety pro posádku. Námořníci neměli co kouřit. To byl největší trest. Každý měl zásobu cigaret na jednu cestu. Na měsíc. A najednou tam byli pět měsíců pomalu. 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. Tak nějak jsem to slyšel. Že ta sa zamilovala do toho, ten zase do toho. Ale to bylo myslím asi tak všechno z těch případů. Víc toho nebylo. Já bych řekl, že u nás celkově ta rozvodovost nebyla vyšší než doma, byla tak stejná. Ono je to těžké. Můžete jít tady do práce na noční a manželka potom může někam jít a nemusíte ani odjíždět..

Ono říkalo se tak, že ženská na loď nepatří. A byli také námořníci, co nikdy manželku nepozvali na loď. On sa snažil dostat domů, říkal: „Ne, žena na loď nepatří. Žena na ní nemá co dělat. To je stará pověra, žena nemá co na lodi dělat.“ Nevím, já jsem manželku pozýval. Nebyl jsem toho názoru. Manželka moja byla se mnou asi třikrát nebo čtyřikrát na ten postoj. A na přejezd. Ale říkám, byli tací, co říkali: „Ne, žena na loď nepatří.“

T: A když jste mluvil o tom angažování se, musela se na lodi také slavit různá výročí? Například První máj?

N: Tak. To jsem ještě chtěl říct. Ještě bychom mohli říct vztahy posádka mužstvo a kapitáni. Neštěstí námořní plavby, já bych řekl takto. Jak vyšla kniha Černí baroni a tam je major Terazky v tej kniže. Bylo to neštěstí pro tu armádu ten major Terazky. [Konec záznamu, vyčerpána kapacita nahrávacího zařízení.]

2. rozhovor

T: Posledně jsme skončili u těch vztahů posádka a důstojníci.

N: Tak. Vztahy na lodi mužstvo a důstojníci. Víte, nebylo to moc dobrý, nebylo to moc dobrý. Protože ono to je jako v životě. Jsou lidé dobří a zlí. A na lodi spíš ti zlí se víc projeví. Víte, více ty jejich vlastnosti se projeví. Loď má tu nevýhodu, že jste s nima pořád. Tam nemáte možnost se nějak vyrvat, utéct, odpočinout si od něho. Nemusí to být váš přímý nadřízený, může to být i kolega v práci.

To jsem zažil i špatného námořníka, kolegu z práce, co jsme se nesnášeli spolu. Prostě on mě začal nenávidět jenom z toho důvodu, že náš šéf, palubní číť, si mě vzal do služby a jeho ne. A byli jsme i stejný ročník. A spolu jsme stejně. On cítil se ukřivděný. Došel jsem za ním a říkám. Jmenoval sa Lád'a. Říkám: „Lád'o, tak ja ti to nechám, tak já budu dělat manévru vzadu.“ Dělej ty manévrového kormidelníka. „Ne, ne, ne, když si ťa vybral, tak si ťa vybral.“ No a už mě nenáviděl. A vrchol byl potom ještě ten, že ten můj šéf, palubní číť, Honza Rez se jmenoval, viděl, že jsem normální, že na mě je spolehnutí. To bylo: „Pane Jurco, sem.“ Já: „Pane číť, tam.“ „Pane Jurco, běžte udělat to.“ Já: „Pane číť, to já udělám.“ No a najednou došel a říká: „Ale. Skončíme s tím. Ja jsem Honza.“ Říkám: „No, já jsem taky Honza.“ „Hele, tykáme si a hotovo.“ Samozřejmě, bylo to už pro oba o hodně líp. Ráno ve čtyři jsme nastúpili do služby. Předtím my ve čtyři šli do služby a: „Pane číť, dáte si kafe? Mám vám udělat?“ „Pane Jurco, udělejte mi kafe.“ Najednou: „Ahóť, Honzo. Daš si kafe?“ „Jo, udělaj.“ A další věc. Na moři, na oceáně, dlouhá plavba, nic se nedělo, občas nějaká loď někde daleko na radaru, v bezpečí, bez problému. Ale, byli jsme tam dva. A nudili jsme se svým způsobem. On si dělal svoji práci – navigaci, já jsem hlídal ten obzor. Prostě pohoda. A tak se povídalo. A najednou, když jsme si potykali, jsme se skamarádili, tak už se jinak i bavilo. Najednou jsme zjistili, že já mám tady barák a on taky koupil barák. A předělával ho. A už jsme se radili. Jak musím udělat tohle, tohle, ta služba utíkala. A už to bylo také přátelské všechno. On věděl, proč to dělá. On najprv si ma oťukal, zjistil že na mě je spolehnutí, a nabídl mi to tykání a věděl, že to nezneužiji. Že já pořád budu jeho podřízený na té lodi. A budu poslouchat jeho rozkazy. A tomu Lád'ovi, kolegovi, nedovolil. Ale věděl proč. On s ním byl před třemi lety na lodi a věděl, co to je zač. Že to je špatný námořník, špatný člověk, tak pořád od něho měl odstup. Ten odstup byl na něco dobrý. Že ten Lád'a si nedovolil říct: „Hele, Honzo, prosím tě, tak a tak, to ti dělat nebudu.“ Takové byly ty vztahy. Byla to loď, bylo to trošku i ponorková nemoc.

Ten můj námořní kolega Lád'a, porušil to, co nás můj mazák učil jako mladé, když jsem byl na první lodi. Říkal: „Je nás čtyřicet lidí posádka a musíme spolu vycházet. Tady je ta ponorková nemoc, začneme lézt si na nervy. Snažte se nikdy s nikým nepohádat, s každým vycházet. Aby nedošlo k hádkám. Protože když se jednou pohádaš s tím člověkem, už se to těžko dá zpátky. Prostě snažit se jeden druhého tolerovat.“ A ten Lád'a právě to nedokázal. Najednou přestal se mnou mluvit, začal mě nenávidět jenom proto, že můj šéf si mě vzal do služby a se mnou si potykal. No tak to som. Ale těch případů bylo málo. Většinou námořníci mezi sebou vycházeli.

Trošku se to třídilo. Například palubáci. Mašiňáci. Hospodářské oddělení. Bylo to zvlášť. Když se například něco slavilo, tak palubáci potichu už si to přes den šeptali: „Dneska večer je to u mě.“ Sešli jsme se palubáci

někde na kajutě a tam jsme popíjeli whisky. Mašínáci slavili jinde, byli zvlášť. A stevardi, v klubovni, zvlášť. Ale stejně to potom skončilo tak, že jsme byli všichni pohromadě a popíjelo se, slavila celá loď. Ale říkám. Vycházeli jsme spolu, snažili jsme se vycházet spolu. Nezažil jsem nějaké rvačky na lodi, to bylo minimum. Další věc byla, že ti lidé, co se dostali na loď, byli trochu vybraní. Nebyli tam žádní kriminalníci, když je ten režim doporučil, když je dal na loď, tak je vybral. Samozřejmě, když měl podmínku, byl trestaný, i kdyby za maličkost, nějaký zlodějíček, neměl nikdy šanci dostat se na loď. Proto další věc: na lodi osobní věci zamykat nebo krádeže, to tam nikdy nebylo. Kajuty se nezamykaly. Já jsem šel do práce, kajutu jsem zamknul, ale klíče jsem nechal ve dveřích. Nemusel jsem kajutu zamykat. Když někdo šel a nevěděl, zda jsem tam, sahnul na kliku, bylo zamčeno, už tam nešel. To byla moje kajuta, nejsem doma, nemá tam co dělat. A já v šuplíku jsem mohl mít peníze, hodinky, osobní věci, nebál jsem se, že mi to někdo ukradne. V šuplíku jsem mal možná deset dvacet dolarů. Ale i o ty jsem neměl strach, že mi je někdo ukradne. Opravdu mohu říct za ta léta, že jsme v tom byli prostě vychovaní. A drželi jsme pohromadě.

Ty špatné vztahy s důstojníky. Ono spíš se jednalo o ty vyšší důstojníky. Protože například druhý palubní, třetí palubní, všechno to byli ještě mladí kluci. Byli stejný ročník jako my. Oni také měli toho šéfa co já. Kapitán byl náš šéf a on ho taky měl. Takže nemohl na mě, protože byl buzerovaný zase od kapitána. Co bych řekl o těch špatných. Já bych řekl, že tak třicet procent bylo špatných kapitánů. Kteří nedokázali s posádkou vycházet, vycházeli špatně. Když byl malý problém, řešil se, udělal se z toho velký problém. Aby bylo co řešit. Oni měli dokonce takovou teorii, že když je posádka trošku rozhádaná, že je to pro ně lepší. Že není dobré, když si všichni dobře rozumí. Nevím. Prostě to bylo trošku jako na vojně.

Kapitán Beran. On prostě byl nepřítel palubáků. Všichni palubáci ho nenáviděli. Jen to slovo kapitán Beran. Když došel na loď, už si vymýšlel. Vymyslel takú práci, která se mohla dělat jindy, za jiného počasí. A on schválně, dělalo se za těch nejhorších podmínek. A z okna sledoval, celý den neměl co dělat, tak z okna sledoval, za záclonkou byl, jak ti palubáci dělají. On jim, dejme tomu, vymyslel, aby natírali jeřáby, když bylo nejhorší horko. Aby lezli po výškách, aby se plazili po výškách, a on s dalekohledem z okýnka sledoval, kdo kolikrát se chodí napít, kdo kolikrát chodí do nástavby. Samozřejmě kluci, když tam venku bylo skoro čtyřicet padesát stupňů teplo, tak potřebovali se napít. Po hodině už měl žízeň, už musel sa isť napít. A kapitán už hlásil druhý den bocmanovi: „Bocmane, ten mladej včera byl šestkrát se dopoledne napít. Byl šestkrát v nástavbě.“ Vloženě jsme viděli, že nás sleduje, buzeruje. A byl zaměřený jenom na palubu. Jemu bylo jedno či hospodářské oddělení dělá svou práci nebo nedělá, nebo v mašině, to ho nezajímalo. Jenom palubáci. Paluba. Prostě radost z toho, že palubáci jsou, já bych řekl, tak trošku týraní. Byl nenáviděný strašně. Kapitán Beran, říkali mu Zlaté parohy, Zlaté parohy. On to byl malý Napoleon. Kluci říkali: „No jo, doma ho buzeruje manželka, on si potom vybíjí vztek na posádce. Na palubákoch.“ Což možno to byla pravda.

T: Jací byli ruští kapitáni?

N: Byli dobří. Já jsem zažil několik ruských kapitánů. Ruští kapitáni byli dobří. Proto byli dobří, že neznali, jak to u nás chodí, spíš se do ničeho nepletli. On dal svému podřízenému, palubnímu čífovi, příkazy a už si nás nevšímal. Pro nás byli dobří. Ti ruští kapitáni. Fakt dobří. Oni spíš byli zalezlí na kabině a vůbec jsme o nich nevěděli. Strašně málo.

T: A proč byli na československých lodích?

N: Z toho důvodu, že bylo málo našich kapitánů. Málo našich důstojníků. Když například scházel nějaký důstojník, nejen kapitán, tak plavba sháněla buď v Rusku nebo v Polsku. Ale většinou byli ruští. Kapitáni byli ruští. Poláci byli důstojníci, zažil jsem i polské důstojníky. Ale polské kapitány ne. Takže ti ruští byli bez problémů. To jsme s nimi i rádi jezdili. Ivanové jsme říkali.

Například radiák Rusák jezdil, on byl strašně šťastný, že je u nás. Oni měli kontrakt na čtyři roky. Tak byl rád, že je u nás. Proti jejich režimu u nás to byla paráda. U nás námořníci normálně šli do přístavu. Amerika. Loď se uvázala, došli Američani, udělali celní a pasovou odbavu, dostali jsme propustky a už nikoho nic nezajímalo. Každý si vzal propustku a do města šel, kdy chtěl. O půlnoci, v noci. Vrátil se ráno. To bylo jedno. Když neměl službu, dodržel pracovní dobu na lodi, mohl si do města chodit, kdy chtěl. Rusáci to nepoznali. Oni do města museli chodit v grupe. Takže oni říkali: „U vás je svoboda.“ Že prostě máme svobodu. Že si můžeme do města chodit, kdy chceme a tak dále. Já na ně mám hezké vzpomínky.

Dokonce jsme se tak i skamarádili. Volod'a Mironov z Leningradu, druhý palubní důstojník, a já jsem s ním sloužil na lodi osm měsíců. Potom jsme došli do Leningradu po dvou letech, tak jsem šel k němu domů. Navštívil jsem ho doma, paráda. Nebo jiný případ. Rus, byl až někde z Archangelska. Někáký Juro, na jméno si nevzpomenu. S ním jsem byl na další lodi asi sedm nebo osm měsíců ve službě. Ve vachtě. Učil jsem ho česky. A on jak vylodil, tak došel do Prahy, s manželkou na dovolenku, a ke mně domů do Liberce. Prostě

jsme byli jako příbuzní, jako rodina. Takže fakt dobré vztahy. Já jsem ho pozval, bydlel u mě čtrnáct dní. Takže s nimi bylo dobře.

Polští důstojníci, to bylo zase něco jiného. Poláci, nedá sa říct, zda byli lepší nebo horší. Spíš uměli poradit, když byl nějaký kšeft. Když jsme někam jeli, co máme koupit, co prodat. Námořník za minulého režimu si musel trochu něco přivydělat. Něco málo prodat, nějakou tu kačku si přivydělat. My jsme byli strašně málo placení. Na den jsme měli tři doláre sedmdesát centů. Na měsíc sto dolarů. Tak námořníci se snažili něco prodat, někde koupit, udělat byznys. To se dělalo na každé lodi. Někdo to dělal ve velkém, někdo v malém, někdo vůbec. Byli tací, co to nedělali vůbec ten byznys. To byla asi trošku každého věc. Ale žádný námořník z toho nezbohatl. Pár jedinců bylo. Někaký Lád'a Vaníček postavil barák. Říkal: Prodával tolik riflů, džín v Murmansk, že si postavil barák. Dokonce ho i potom, tuším, vyhodili kvůli tomu. Byli tací, že je plavba vyhodila, když se na to přišlo. Muselo se to dělat v malém a ještě tajně. To se vědělo o tom a já bych řekl, že se to i tolerovalo. Pamatuji, že jsme jeli do Ruska, do Leningradu, a byl tam kapitán Kadlečík. Říká: „Nechci žádný byznys, žádné průsery. Tak si tam nějaké jedny dvoje rifle prodejte, abyste měli na pivo venku.“ No my jsme prodali každý deset, vydělali si peníze, které jsme tam stejně utratili. Ale to bylo všechno rozumně, v rámci normy.

T: Posledně jste zmínil někoho, kdo se na lodi oběsil. Můžete mi o tom povědět?

N: Na lodi bylo několik lidí, co si vzali život. Jako všude, jako doma. Já jsem zažil takovou věc. Byl sem na lodi Lipno, to byla loď v Číně stavěná. Došla nová posádka a došel mladý kluk, mladší námořník. Švanda se jmenoval. My jsme spolu dělali. Já jsem byl starší námořník, tak jsem ho zaučoval. Skamarádili jsme se, protože měl v Liberci tetu. A on říkal: „Výborně, já do Liberce jezdím, až přijedu do Liberce, tak tě navštívím. Teta bydlí tam v Hostašovej.“ Říkám: „Paráda, to je kousek ode mě, není to daleko. Tak, paráda. Venco, až vyloďme, tak se navštívíme.“ Velice hodný kluk, takový tichý, málo mluvil. Tichý, veselý, prostě hodný kluk. Ví, že byl vyučený truhlář. Venca byl v pohodě. Furt usmátý a pracovitý. Velice. Bocman ho chválil: „Ten je šikovnej, pracovitej.“

A co se nestalo. Došli jsme, z Indie jsme dopluli do Evropy, do Rijecky a byla možnost íst domů. Námořníci už před přístavem dali požadavek: „Chci domů na dovolenku, na postoj.“ Tak se tomu. Na pár dní. Na čtyři, na pět, na týden. Podívat se domů, za rodinou, za manželkou. A tak Venca si dal požadavek. Mně došla manželka na loď. Venca se za pět dní vrátil: „Paráda.“ Zase ten námořnický zvyk, kdo přišel z domu, musel dovézt rum. Každý námořník, který šel domů a vrátil sa, musel donést láhev rumu. Venca donesl láhev rumu a hned palubáky pozval na kajutu. My jsme sa na to těšili: „Venca se vrátil, bude rumík.“ Tak jsme si dali panáčka rumíka, pohostil nás. A došel smutný. Říkám: „Jak bylo doma?“ „No, nechala mě holka. Už ji nemám, nechala ma. Jsem sám. Ma nechala.“ A my na to byli zvyklí. Jako všude, jako doma, jako na vojně. Ved' to je normálné vztah je, vztah není, nebo je nový vztah. No a Venca z toho hotový a my říkáme: „Nó, co si z toho děláš problém? Půjdeme do Brazílie. Tam bude koček až až. Vykašli se na ni. Na nějakou doma kačenu. Když tě nechala. Budeš mať inou. My ti v Brazílii najdeme jinou.“ Prostě robili jsme si srandu. A on: „Jo, jo, jo.“ No nic, pohostil nás, popili jsme. Kluci u něho zůstali, já jsem šel do služby. V osm hodin jsem šel do vachty, na kormidlo, zrovna jsme byli na rejdě v Rijece driffovali jsme. A já jsem zrovna měl službu, tak jsem do půlnoci kormidloval.

O půlnoci Venca měl dojst' mě vystřídat. A já ještě, v deset jsem byl na obhlídce na lodi, nakoukl jsem a říkám: „Kluci, už to rozpust'te, Venca sa potřebuje hodinku odpočinout, vyspat', protože o půlnoci jde do služby.“ Oni: „Jo, jo, končíme, končíme.“ Popíjeli, bavili se. Říkám: „Venco, o půlnoci nástup. Mě vystřídaš.“ „Jo, jo, neboj, neboj.“ No a jak byl předpis, za dvacet minut před službou jsem ho šel budít. Šel jsem vzbudit důstojníka, co měl nastoupit do služby. Zaťukal jsem na dveře, otevřel dveře: „Ahoj, za dvacet minut dvanáct, budím tě.“ „Jo, dobrý, oukej. Za chvilku jsem na vrchu.“ To samé dole. Otevřu, zabouchám, nic. Bouchám, on mi otevřel, otevřel mi len tak málo. Malou škírkou jenom. Říkám: „Venco, budím tě, za dvacet.“ „Jo, jo, jo, já přijdu, já přijdu.“ A bylo mi divné, proč je tak otevřeno málo. Ne celé dveře. A proč se zamkl. Tam se zaťukalo, nezamykal se nikdo. Byl divný. Šel jsem na můstek. Na můstku jsem kormidloval. A najednou, bylo za pět dvanáct a muselo se na můstek nastoupit pět minut před službou. Zvlášť když jsme byli ve tmě, v noci, aby se oči přizpůsobily tomu světlu. Za pět dvanáct už tam musel být.

Najednou bylo za pět dvanáct, on tam nebyl. Další minutka utekla a nic, on tam nebyl. Říkám: „Co je?“ A jako bych to tuším, že něco se děje, že něco není v pořádku, říkám kapitánovi (zrovna jsem byl s kapitánem, důstojník někam odběhl), byli jsme tam sami dva, říkám kapitánovi: „On mi nenastoupil do služby. Kolega. Já bych se šel podívat, co sa stalo. Že nenastoupil.“ A on: „Běžte, běžte.“ A vzal kormidlo. Tak jsem šel dole, bouchám na dveře, nic: „Venco, Venco.“ Zavřené, nic. Dveře zamčené. A slyšel jsem šramot v kajutě. Tak jsem se podíval dole, na dveřích byla dole taková větrací mřížka. Podíval jsem se do té větrací mřížky a říkám si: „Co je, ved' svítí nebo spí?“ I v posteli bych ho viděl cez tu mřížku. Viděl jsem, šok. Viděl jsem, najednou, jak vysejí nohy. (mění hlas do naříkavého) Na úrovni té mřížky byly nohy. Ted' jsem viděl, že se oběsil.

Tak jsem řval, bouchal: „Venco!“ On byl zamčený. Nenapadlo mě vykpnout mřížku. Ta mřížka byla velká, to bylo udělané tak, že námořník mohl uniknout, kdyby se dveře zašprajcovaly. Tak ta celá kocka sa vykoplá. Mě to nenapadlo tehdy. Tak jsem utíkal na můstek nahoru, říkám: „Kapitáne, dejte master klíč,⁵⁹ něco se děje. On mi neotevřel.“ A kapitán: „Na, tady máš.“ Dal mi klíč, ja dolů, doběhl jsem dolů, otevřel jsem tím klíčem a dojdou a on visel. Rovno a oběšený visel. Tak jsem ho chytl: „Vašku, cos to udělal! Proboha.“ Veděl jsem, že kvůli tej holce, co ho nechala. Teď samozřejmě trochu šok, lítal jsem, tak jsem vltl do pentry. To je místnost, kde si námořníci můžou udělat čaj a kafe. No a tam byly nože. A zrovna nůž tam nebyl. Někdo ho vzal asi na kabinu a nevrátil zpátky. Ale byl tam příborák. Tak jsem vzal příborový nůž, židličku, a příborákem jsem ho řezal. On se pověsil na žutku. To je provaz tenký, vrhačka. Tak se háže lano na spojení s břehem. Na tom sa potom podá velká manila. Tenké lano. Možno ho to zachránilo. Ono se zaseklo. On se na to pověsil a tady si to přiškrtl (ukazuje si pod bradu) a prostě visel. Mrtvý. Jak jsem ho uřízl, spadl dolů. Zarachotil, spadl dolů a zachraptil. Mezi tím už doběhl důstojník, protože kapitán ho poslal. Doběhli, Venca ležel, já jsem ještě s příborákem a on chraptěl. A ja příborákem, nemohli jsme to roztáhnout. Tu smyčku. Ona sa zasekla. Naštěstí sa zasekla tak, že nešla dál. Byla zaseklá. Tak jsem řezal, uřízl jsem, ono se to otevřelo a on začal chraptit. Chraptit, chraptit. Ale mezi tím už zobudili doktora.

Co byla sranda. Doktor na lodi. Nastoupil doktor, jmenoval se Zahrádka, Karel Zahrádka. Nastoupil na první loď. Když šel na loď, už v autobuse námořníci se s ním seznámili: „Na lodi je doktor kamarát, panáka, dej si.“ A už se v autobuse popíjelo. Došel na loď, po první raz na loď. Už trochu prdlej byl, hned mu vachtový dá klíče: „Tam máš kabinu, doktore.“ On se ubytoval a zrovna měl kabinu vedle palubního čífa. Palubní číf ho viděl: „Jé, doktore, jseš můj soused. Pojd' na panáka.“ No a tam ho dorazil. Doktor sa nadržal, dorazil ho. Dal si whisky, doktor byl vykulený, nedokázal odmítnout. Tak s čífem se nadržali a doktor šel spát. Spal tvrdě. A za chvílku, za hodinu, ho budili námořníci, vachtový ho budil: „Doktore, vstávej, máme tam oběšence.“ A on, ospalý, nevěděl, co se děje. Vzál brašnu, tu lékařskou, popadl brašnu a utíkal dolů. Nevěděl, či to je sranda nebo co, a utíkal, protože: „Pojd', tam tam se oběsil. Pojd', zachraňuj.“ Doktor došel, viděl tam mrtvolu. Leží, tak už ho probíral. To potom vyprávěl doktor druhý den, že to byl pro něho šok. Nejdřív v autobuse ho ožrali, potom ho dorazili a za chvílku ho budili, že se oběsil námořník. Že měl chuť ráno se sbalit a tím autobusem, co přijel, jet domů. Už na loď nikdy nejet.

Tak toho, toho námořníka probírali; ještě tam byla jedna manželka zdravotní sestra, tak pomáhala. No neprobrali ho ještě, ale začal dýchat, tep mu pracoval, už volali přístav. Došel člun, rychlý záchranný člun. Naložili ho do člunu, na nosítkách, odvezli ho do přístavu a ráno zavolali, že ho probrali, že žije, že to vypadá tak, že nebude mít ani následky. Že to lanko fakt sa zaseklo, že mozek mu pracoval dál, že se mu prokrvoval. Kapitán ráno nás zavola, protože to byl šok pro celou loď, kapitán nás svolal a říká: „Paráda, námořník žije, zachráněnej.“ A poděkoval mně: „Zachránil ho Jurco, jeho tušení, že se něco děje.“ Protože já kdybych byl na kormidle déle o dvě minuty a říkal si: „No Venca nenastúpil, počkáme,“ tak už by bylo pozdě. Byl to asi osud, že něco jsem tušil, takže kapitán děkoval mně, že jsme ho zachránili.

Takže chudák se oběsil. My jsme ho už nikdy neviděli. Potom ho sanitkou brali do Prahy a šel do Bohnic na vyšetření, už nikdy se nedostal na loď. Protože když někdo něco také provedl, tak už ho na loď nepustili. Akorát potom došlo z plavby, abychom mu sbalili osobní věci a poslali je na plavbu. No tak jsme mu balili jeho věci, co měl na kajutě, já jsem byl s bocmanem Nožičkou zrovna, a napsali jsme mu dopis. Velký dopis na vrch do toho námořního pytle: „Vašku, to a to se stalo, hlavně že jsi v pořádku, jseš zdravěj.“ Bocman napsal: „Jano ti zachránil život, ozvi se.“ A já jsem ještě dopsal: „Vašku, až budeš v Liberci, zastav se, uvidíme se. Nic sa neděje, prostě buď rád, že to tak dopadlo, že to dopadlo všechno dobře, a hotovo.“ Tak jsme mu to poslali domů. Bohužel, nikdy se neozval. Nevím, co s ním je. Bylo to smutné dost, byl to takový šok. Byl dobrý konec, že se zachránil.

Protože jiný námořník vyprávěl: „No my jsme zažili taky jednoho na lodi, co se tam oběsil, elektrikář. A oběsil se ve strojovně, ve své dílně za dveřmi. Tam si našel místo a tam se oběsil.“ A oni ho tři dni, to bylo za plavby, hledali, nevěděli, co se stalo, najednou se ztratil elektrikář. Není. Na kajutě není, v práci není, nikde není. Tak ho po celé lodi hledali, nevěděli, co s ním je. Jestli spadl za burtu nebo co. A nenašli ho, protože tam někdo šel do té dílny, otevřel ji, a elektrikář tam není. A on byl za dveřmi. Oni ho až za tři dni našli oběšeného. To už bylo horší. Takový smutný příklad. Ten, co to vyprávěl, říkal: „No.“ Už to bral, to bylo po letech, tak už to bral jinak. Říkal: „Tak jsme ho dali, protože to bylo na moři, nevěděli jsme co a jak dál postupovat, tak jsme ho dali do lednice, kde byly brambory.“ Byl položený mezi brambory. To byla studená lednice. Říkal: „Akorát než jsme dopluli, týden nebo kolik, do přístavu, tak jsme nejedli brambory. Protože kuchař se tam bál.“ (smích) Mezi mrtvolu chodit pro brambory. Už si z toho dělal srandu. Říkal: „Tak jsme nejedli brambory, kuchař přestal chodit pro brambory.“

Těch případů nebylo hodně. Bylo jich pár. Možno, nevím, to bych lhal. Jestli čtyři nebo pět případů se stalo na lodi. Byly úrazy. Byly smrtelné úrazy. Těch bylo taky pár těch smrtelných úrazů. Také byly případy, keď jsme už v tom, co se zbláznili na lodi. Já jsem zažil fakt jednoho, že se zbláznil a musel ze zdravotních

⁵⁹ Kapitánský (master – z angličtiny kapitán) klíč – univerzální klíč.

důvodů vyložit. Mladý kluk, úplně mladounký, byl snad na třetí lodi. A šli jsme do Ruska, do Leningradu. A on tam, nevíme z čeho to bylo, se zbláznil. Tvrдили kluci, že koupil nějaký špatný alkohol. Že koupil nějakou levnou vodku. Dajaký denaturák. On dost chlastal. A že z toho sa zblbol. Vypluli jsme a on popíjel. No popíjel, o to by nešlo. Ale přestal chodit do práce, chlastal. Že si bere volno. Nechodil do práce, chlastal a byl divný. A v noci bloudil po chodbách. V noci. Říkali: „Co bloudíš? Co chodíš?“ A najednou, co se nestalo. Seděl na kajutě a brblal si, povídal nesmysly. A doktor ho chtěl vyšetřit a bavil se s ním, co má za problém a tak. A on vytáhl nůž. Na doktora. Nevíme či měl úmysl. Vytáhl nůž. A doktor se lekl, chytl ten nůž a ten druhý ho zase potáhl. Doktor si pořezal ruce. Říkali, že asi to nebylo naschvál. Prostě byl šiblej. Dopadlo to tak, že, doktor samozřejmě ruce zafačované, toho námořníka potom svázali, svázali mu ruce, nohy a na posteli ležel. A než jsme došli do přístavu, do Hamburku tuším někam jsme pluli, tak byl prostě na posteli svázaný. Protože se ho báli. A posádka ho hlídala. Ale byl fakt šiblej. My jsme se s ním bavili, mluvil nesmysly, byl šiblej. Poslali ho domů ze zdravotních důvodů, že mu prostě v palici hrabe, jak se říká.

T: Jestli byste mi teď mohl vyprávět o těch svých známostech, o kterých píše i pan Ptáček, i pan Bastl to má na webu.

N: No, to je hezká téma. Tohle téma. Námořníci. Když někde, převážně v hospodě, první chlapi vám dají otázku: „Co ženy v přístavu? Co ženský? Co ženský?“ A proč ne. Ono to je hezké téma. Jak s tím začít. Co je v knížce. Všechno je to pravdivé, všechno. Já jsem byl jako námořník do třiceti pěti let svobodný. Svobodný, volný, mohl jsem si dělat, co chci. Neměl jsem žádné závazky doma, nic. Když jsem měl nějakou holku a ta mě nechala, říkám: „Nechalas mě? V Brazílii bude iná.“ (smích) Jak mi říkali námořníci, jak jsme říkali tomu, co se oběsil. Prostě nepatřil jsem k těm, že když mě nechala doma ženská, tak se oběsím. Pojedu do Brazílie, tam si najdu, anebo v Indii, najdu si nějaké jiné děvče.

Jak se povídá: „Námořník v každém přístavu má ženskou. Námořník má ženskou v každém přístavu.“ A čím to je? Čím to bylo? Zvlášť když byl svobodný námořník, tak proč by neměl? Protože cestoval. Ten, co byl doma, tak měl doma ženskou. Měl jednu nebo dvě, ta ho nechala, našel si další, ale měl jenom dvě. A to bylo normální. Ale námořník nebyl jenom v jednom přístavu. Byl jsem tady, byl jsem například čtyřicet dní na vodě. Do Japonska čtyřicet dní plavba z Evropy. Samozřejmě v Japonsku, tam byla malá naděje sbalit nějakou Japonku, seznámit se. Ale v Koreji, v Jižní Koreji, to je něco jiného. Řekl bych to tak. Přístavy. U každého přístavu jsou hospody. Z toho důvodu, aby vydělávaly na námořnících. Námořník dojde žíznlivý po dlouhé plavbě. Kam jde, hned do hospody. První hospoda, dát si pivo, dát si tam whisky, konečně na suché zemi. Konečně jsme dopluli. Bylo to odjakživa. Ty hospody vždycky musely být.

Samozřejmě, jak v hospodě hospodský nabízí svoje služby, tak se tam našla děvčata, která věděla, že námořníci dojdou a že ona nějakou tu korunu vydělají. V tomhle bych to trochu porovnal. Jak jsou u přístavu hospody, tak byly, řekněme tomu bordely. Bordely, bordely jsou taky všude. Ale už se nemuselo jednat o bordel. Byl tam například nějaký taneček, nějaká diskotéka, a už tam došla děvčata, protože věděla, že tam budou námořníci. Zvlášť v těch chudých krajích, v chudých zemích, na Filipínách nebo 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. Ne doma, na vesnici. Takže já bych řekl, že to patřilo k tomu. Jako u přístavu chodili prodáváci a nákupčí: „Nemáš co prodat, nemáš, co máš prodat?“ tak ta děvčata chodila ulovit námořníka. Můžeme se na to dívat, jak chceme. Ale patřilo to k tomu. Byla to, řekl bych, potom i věc každého jednotlivého námořníka, jak se k tomu postavil. Jenže. V té době byla taky jiná doba. Dneska, dneska už je to všechno jiné. Dneska už peníze a tak. Další věc. Nemoce. Za nás nebyl strach z nějakého AIDS. To nebylo. Nebylo. Dneska, já říkám, kdybych jezdil na lodi, tak už jsem zavřený na kajutě a do města akorát koupit pohled.

Ale v té době, proč se nepobavit. My jsme dopluli někam, šli jsme na zábavu, hezká děvčata došla tam. Nebyla to hned nějaká za peníze. Spíš čekala, že něco dám. Když dám. Když nedám, nic se nedělo. A byli jsme, jak ony pro nás byly zajímavé, tak my jsme byli zajímaví pro ně, bílí Evropané. Bylo to něco jiného než místní nějaký vesničan. Já jsem patřil k těm námořníkům, že jsem vyrážel. Když jsem měl volno, tak jsem šel za životem. Tomu se říká „jdu za životem“. Všude. Kde sa dalo. Všude. V Leningradě. Nejvíce v Rusku v Leningradě. Prostě šel jsem do města, peníze byly, šel jsem na zábavu balit.

Do bordelu ne. Byly bordely jako tady jsou. Nemáme moře a jsou tady bordely. Každé město má nějaký bordel, za peníze. To jsem odsuzoval. To ne, za peníze. Říkám: „Mám na to, abych sbalil normální holku na ulici. A ne abych šel do bordelu a platil jako s autem do servisu.“ (smích) Byl jsem jednou v Hamburku, poprvé a naposledy. Ale o to nejde.

Já co jsem ženský měl, řekl bych, aj z lásky. Prostě jsme sa seznámili. Já bych dal takový příklad. Byli jsme v Chile, v přístavu Tocopilla. Došel jsem do města, malý přístav, já většinou jsem chodil sám po městě. Měl jsem takovou zásadu, že na lodi jsem pořád s tou posádkou a když jdu do města, tak chci být raději sám. Vyčistit si myšlenky, ne bavit se, co na lodi. Když jsme šli do města grupa, bylo nás šest a víc, tak už jsme zase řešili loď. Problémy na lodi. Tak jsem chodil sám. Takže došli jsme do přístavu Tocopilla. Když jsem

viděl, kde jsme to přistáli, hory, skály, žádné lesy, jenom prach a v těch skalách na vrchu městečko. A já říkám: „Proboha, tady, kdo tady může bydlet v takej pustině? Tady nic zajímavého není. Tady to bude dlouhé, když tady budeme týden. Honem pryč, vypadnout odtud.“ My jsme tam byli víc než týden. Já jsem šel do města a v městě už to bylo o jiném. Už tam byl park, stromy, bylo to také hezké městečko. Ale co se nestalo, proč bylo to město hezké.

Jdu po městě, procházím se, naproti šla dvě děvčata, dvě ženský, jedna se na mě podívala, já na ni, padli jsme si do oka, usmáli jsme se na sebe. Nic. Za hodinu jsem se vracel zpátky, ony šly po ulici jako já. Po stejném chodníku. Už jsme z dálky se viděli, prostě byla sympatie, ale ta ženská nevěděla, to děvče nevědělo, kdo jsem. Nemyslela námořník, myslela, že jsem místní. A asi jsem se jí líbil. Tak jsme byli proti sobě a ona se mě ptá, stará věc, která se používá: „Kolik je hodin.“ Teď na mě španělsky: „Oča ora?“⁶⁰ Já jsem to pochopil, říkám: „Jó, sinko.“⁶¹ Ale nevěděl jsem, co říct dál. (smích) Řekl jsem, kolik je, ale nevěděl jsem dál. Ona se podívala a já: „No spík, no spík španělo. Já marinero. Ú, čeko barko, marinero.“⁶² Ona říká: „Á, čeko barko.“ Věděla, že tam je česká loď. To věděli, protože to byla jediná loď v přístavu. Bavili jsme se dál a já hned na ni, že ji pozvu na kafe. Všechno posunky. Na kafe. „Jo. Můžeme. V osm. Večer v osm.“ Tak říkám, že tady na tom místě, že ji počkám. I tak bylo. Že došla na kafe. Tím jsem se seznámil s tou Chilankou. Tak rozprávali jsme se dál posunkami, jak se dá, ale nevadí. My jsme si rozuměli.

A to bylo naše první. A dali jsme si rande druhý den. Přišla a já bych řekl, že jsme si padli do oka. Já jsem se jí líbil, ona se líbila mně, tak jsme začali spolu, vyloženě se scházet. Potom jsem šel k ní domů. Pozvala mě domů, tak jsem chodil k ní domů. Jenom nechtěla, aby sousedi věděli, že jsem námořník. Tak nesměl jsem s nikým mluvit, když ráno jsem od ní šel na loď. Ona říká: „Nemluv s nikým, jenom prostě odkejvaj pozdrav a honem pryč. Aby nepoznali.“ Asi by byla špatná pověst, že se spouští s námořníkem.

Bylo to pro mě tak hezké, jsme se scházeli, já jsem potom celý postoj bydlel u ní a na loď jsem chodil do práce. Posádka to věděla, samozřejmě. Byla to sranda. Kuchař večeri už mi nedělal, protože já jsem po práci utíkal honem tam. Šel jsem domů. Oni říkali: „Jdeš za svojí kočkou domů, ta ti udělá večeri. Jasně.“ Jednou mi kuchař řekl: „Ráno, až se budeš vracet na loď, kup housky pro posádku. A noviny. Noviny, čerstvé.“ Tak jsem udělal. Ráno jsem šel na loď a koupil jsem pro celou posádku asi třicet pět housek a čerstvé noviny. Kuchař dal housky, koukali, kde to upekl, a on říká: „Né, né. Mladej sa vrátil od kočky, tak koupil. A noviny taky koupil, kapitáne. Tady máte noviny, abyste se dozvěděl, co je nového v městě.“

To byla sranda. A co ještě k tomu. Jak jsem chodil s tou kočkou, tak pamatuji, že když jsme chodili, tak ona nechtěla, aby věděli, že jsem cizí. Tak mi dala po bratrovi bílou košili. Tam si potrpí na bílou košili, rozhalenka, límec. Tak jsem měl černé kalhoty a bílou košili. Chodil jsem tam tak. Nikdo nepoznal, že nejsem Chilán. A hezké bylo, že jsme došli do jedné vinárny a došli tam námořníci. Já jsem seděl, drželi jsme se za ručičky se svojí láskou, jsme popíjeli, seděli. A došli námořníci, ti mě nepoznali. Nevšimli si. Až jsem potom došel k nim, zamával a oni říkají: „Jak vypadáš, blbče. Jseš jak místní Indián tady.“ (smích) No. Bílá košile, rozhalená. (smích) To byla Chilanka.

Takových zážitků jsem měl hodně. Strašně moc. V Brazílii měl jsem jinou kočku, jmenovala se Kataren Milar. Brazílčanka. Taky jsme se seznámili tak, že po městě jsem šel něco vyfotit a viděl jsem pěknou mladou holku, dlouhé vlasy měla. Tak jsem ji vyfotil a byl jsem trošku tak dotíravý, že jsem ji fotil víckrát. Ona mi vynadala. No nic. Přístav Porto Alegre. V přístavu v Brazílii Porto Alegre. V té části, jak jsme byli, byla diskotéka. Šli jsme na diskotéku, já jdu s kamošem, a koukáme, to je moja kočka, tam sedí, co jsem ji fotil, s kamoškou. Kamarád říká: „Fíha. Ta kamoška je hezká.“ Říkám: „No vždyť som ju fotil, mám ju na fotke.“ „Je hezká, moc hezká.“ A hned číšníkovi jsem poslal bakardák. Říkám: „Dvakrát Baccardi rum pro ty dámy vedle.“ On jim donesl, ukázal, že my, a ja na dálku jsem ukazoval, že dáme připitek. Jsme jim připili, ona se usmála, zamávala. Napili jsme se a za chvíli byla u mě. Došla, kdy budou fotky a jestli jí je pošlu. Říkám: „Není problém, pošlu, dej mi adresu.“ A už jsme byli pozvaní k nim ke stolu. Tak jsem se seznámil a s ní jsem válčil, válčil jsem s ní dlouho. Prostě jsem s ní chodil. V Brazílii. Dokonce jsem jí pohledy posílal z Liberce.

Lenže takto. Brazílie byla na tej lodi. Šel jsem na jinou loď, byla jiná loď, byla jiná láska. To patřilo k tomu. Co mám taky hezkou vzpomínku na přístav Churchill⁶³ v Kanadě, nejsevernější přístav v Kanadě, pod Aljaškou, kde zima je šest měsíců, léto je tam jenom dva měsíce. V zimě je až mínus šedesát. Došli jsme tam s lodí Vítkovice. Já jsem měl službu zrovna. Celá posádka už šla do města, honem na pivo někam, na panáka do hospody. Já jsem měl službu do půlnoci a o půlnoci jsem po službě vyrazil do města se podívat. Městečko bylo malé. Celkově tam bydlelo jen dva tisíce lidí. Dva tisíce Eskymáků. Tam bylo pár bílých Kanadánů, kteří řídili ten přístav, jinak samí Eskymáci. Ale město pro ně udělalo, jako Kanada pro ně udělala podmínky, aby žili jako ve městě, takže tam bylo všechno. Tam dokonce byla taxislužba. Tam byly silnice, jenom

⁶⁰ Kolik je hodin? – španělsky ¿Que hora es?

⁶¹ Sinko – španělsky pět cinco.

⁶² Španělsky: Checo barco, marinero. – Česká loď, námořník.

⁶³ Port of Churchill – jediný kanadský přístav v Arktidě.

dvacet kilometrů tam a dvacet na druhou stranu. Ale měli každý auto. Aby měli pocit, že jsou ve městě. Měli tam nemocnici, měli tam školu, měli tam kostel, měli tam trafikku a dokonce taxislužbu. My jsme říkali: „Kam taxíky tady jezdí?“ Vyloženě aby měli ten pocit, že jsou v městě.

No a šel jsem na zábavu, na diskotéku. Hrála hudba v hospodě. Jdu tam a tam Eskymáci tančili. A tančili tak divně. Říkám si: „Tady se snad točí film. Oni tak skáčou.“ A já jsem si dal pivo u baru, tak jsem seděl, sledoval, najednou sa objevila kočka, mladá Eskymačka, jmenovala sa Linda Grey. Došla ta mladá holka za mnou. Věděla, kdo jsem, všechno. My jsme byli jediná loď, která tam doplula, možná po roce. A že moji kamarádi jsou tam a tam. Jinde na zábavě. Na privátě. Abych šel s nima. A hned se představila. Já bych řekl, že ona mě sbalila. Byla sama, mladá holka, osmnáct let jí bylo, jsme sa seznámili, padli jsme si do oka. A hned velice usmátá, velice milá, příjemná holčička. A už jsme byli spolu. Tančili na té diskotéce. Pamatuji, pět nás bylo, co jsme tam měli svoje kočky. Měli jsme takovou svoji partu. A pamatuji, byl s námi nějaký Barták, námořník. On byl sám, on neměl ženskou. On byl sám, samotář, jen popíjel, nechtěl nikdy se seznámit. A když jsem s tou Lindou tančil, s tou kočkou mladou, jí bylo osmnáct let, on mi říká: „Jano, ta má tak hezké vlasy. Tak černé, že sú až modré!“ Říkám: „Jak modrý?“ „No podívej se. Sú až tak černé, havraní, modré vlasy.“ To si pamatuji, měla tak černé vlasy. Mladá byla, hezká, jako všude ve světě mladí lidé, děti, černoši, jsou hezcí. Je něco jiného potom ve čtyřicítce, padesátce, dejme tomu. Potom ty ženské, nevím. Eskymačky potom na stará kolena asi nejsou nic moc. O to nejde.

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 Churchillu, že tam budu dělat. Poláci tam někde 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. My jsme tam byli skoro čtrnáct dní, jsme nakládali v přístavu. Každý večer jsme byli u nich. U nich doma, u těch koček. Na loď došli, ráno do práce, osm hodin oddělali a honem zase za holkama domů. Jsme chodili domů. Byla sama, tak jsem bydlel u ní, rodiče její bydleli dál. No, tak jsem byl u ní doma.

A když jsme odplouvali, děvčata došla k lodi. To jsme byli všichni palubáci. Moji kamaráti. Byly manévry, odvažovali jsme loď a připravovali ji na odjezd. A děvčata došla k lodi a brečela. A my jsme došli sa rozloučit. Kapitán Búci tam byl a říká: „No, běžte se rozloučit.“ Jsme nechali práci a šli jsme za holkama, tam jsme se objímali, loučili se, dali si adresy. Také normál jsme se rozlúčili s nima. No, už kapitán zahoukal, museli jsme na loď. Tak jsme odvažovali, na zádi jsme mávali, ony na nás. Hezký to bylo. Děvčata brečela. Samozřejmě posádka, ti se zase smáli, prostě dělali si z toho srandičky: „Mladí sú zamilovaný. Holky tam za nima brečej, nikdy je neuvidej.“ A my jsme tam seděli, nám bylo smutno. Že opouštíme svoje lásky. A co bylo hezké, že ony tam byly pořád. My jsme byli daleko, odplouvali, odplouvali a kapitán každou chvíli zahoukal. Zahoukal sirénou. A ony měly baterku a blikaly. A už byla loď tak daleko, že jsme neviděli, jenom občas zablikaly. Kapitán, když viděl, že zablikaly, zase zahoukal. Ten kapitán Búci pro to mal velké pochopení. Prostě jemu se to líbilo. Námořníci opouštějí svoje lásky. Tak silně houkal, ony baterkou blikaly. A pamatuji, jak nás pět, jsme šli dole na kajutu, jsme otevřeli whisky, popíjali sme, bylo nám smutno. Všichni jsme byli rozhodnutí, že vrátíme sa tam. Se mnou nějaký Fintor ze Slovenska, od Trnavy: „Utečeme, půjdeme spolu. Půjdeme do Kanady. Půjdeme za kočkami. Tady zůstaneme. Tady jsou dobré peníze, tady vyděláme velké peníze. Co budeme na lodi jezdit.“ Tak jsme si plánovali, jak utečeme. Jenže, takto. Plánovali jsme. Zase loď plula, plula, plula inde, doplula do Brazílie, tam jsem měl zase jinou kočku a už ta Eskymačka, bohužel, už sa prostě zapomněla, no. (smích) Už jsem se tam nikdy nevrátil.

Ještě co bych já tak o tých ženských. Vzpomínku mám takovou, v Leningradě. V Leningradě, v Rusku, tam jsem se seznámil, nějaká Marina Cegalovna, mladá Rusanda, taky osmnáct, devatenáct let jí bylo, mně asi dvacet šest bylo. Tak s ní jsem chodil tak, že jsem dva roky s ní válčil. Dva roky jsem s ní chodil. My jsme odpluli například do Kanady a vrátili se s obilím do Ruska. Jsme byli měsíc pryč a potom já zase na rande za Marinou. Byl jsem do ní strašně zamilovaný. Dokonce tak, že jsem chtěl si ji vzít sem. Ona chtěla, dokonce si koupila slovník. Česko-ruský. Že se učí češtinu. Že jestli si ji vezmu. Já: „Jó, vezmu si ji, na sto procent, vezmu si ji.“

Vzal jsem ji na loď. Byl problém trochu propašovat ji na loď. Ale také byl na to způsob. Dalo se. Tam samozřejmě kontrola, v přístavu. My jsme ale věděli, jak se to dá dělat. Stačilo taxíkem až k lodi, to se dalo, to celníci dovolili, jednoduchý systém. Ona seděla vzadu, já vpředu. Do námořní knížky jsem dal červoněc, tak se říkalo deseti rublům. To bylo deset korun na naše peníze. Pro ně to byl celodenní plat. Toho celníka. Celý den na to musel dělat, na deset rublů. Já jsem mu dal červoněc, šel jsem k vrátnici ukázat mu moji propustku, tu námořní knížku. On se podíval, otevřel, viděl červoněc, stáhnul červoněc, říká: „Do šesti do jutra u mě služba. Před šestou přijechaj spátky.“ Už bylo bez problémů. A děvče se dostalo na loď. Samozřejmě, v šest ráno. My jsme šli až v pondělí v šest ráno. (smích) V pátek Marina šla se mnou a až v pondělí ráno pryč. Už tam byl jiný celník. Ale už problém nebyl. Dalo se. Šel jsem s ní a když šli lidé z přístavu z noční, tak jsem ji někde šoupnul mezi ty lidi. A ona Ruska, tak ji ani nekontrolovali. Nejhorší bylo dostat se tam.

Pamatuji, když jsem tu Marinu už bral na loď, došla za mnou na loď a pamatuji, že jsem došel s ní do jídelny po prvý krát. Na oběd, v sobotu byl oběd a bylo knedlo, vepřo, zelí. Naše české jídlo. Ona se posadila, celá

posádka, mužstvo, v jedalni mužstva. Všichni oči na ni, samozřejmě. Ona měla husté, také ryšavé vlasy. Husté strašně. Výrazná tvářička. Moc hezká byla ženská. Tam se posadila a stevard mi dával jídlo, co si dáme. Říkám: „Dones dvakrát normál.“ Já jsem šel pro limonádu. On donese normál a Marina měla hlad, vzala vidličku, knedlík do ruky a kousala ho jako chleba. (smích) Celá posádka sa smála. Říkala: „Podívej, Ruska. Neví, neumí.“ No neviděla knedlík. Tak jsem Marinu přibrzdil. Říkám: „Marienko, musíš to řezat“. To víš, to nemůžeš. To není chlebuška. To je knedlík český, jo.“ Byla sranda. No v pohodě, smáli sa tomu. Se pamatuji, tam strojmister, Karel Řehák, ji viděl a říká mi: „Honzo, tak to je ta Marina, s kterou chodíš, jo?“ Říkám: „No, to je ona.“ Říká: „Ta by stála za to si jí vzít. Je pěkná ženská. Pěkná kočka.“ Říkám: „Nó, na tom pracujeme. Už sa učí česky, má slovník.“ Tak s tou Marinou mám hodně zážitků.

Co byl průser. Marina za mnou chodila často na loď. Například jsem byl dva měsíce někde a když jsem došel, hned do telefonní budky a volal jsem. V zimě, došli jsme do Leningradu, mínus třicet stupňů. Já letní oblečení. Polobotky, dzíny, také sáčko a mínus třicet. Kluci seděli doma, protože kam do tej zimy. To se nedalo ani vyhnat psa. Závěje sněhové a já jediný šel, za Marinou. Ale nebylo rande. Musel jsem jí volat. Někde z telefonní budky. Tak jsem utíkal, zmrzlý, a vidím kapitána s čířem, jak z můstku koukají, že: „Kam ten mladěj utíká. Podívej, v polobotkách zmrzlej. No jo, za tou Marinou. On má tady rande. To tu má Rusku. Už se jí nemůže dočkat. Podívej, jak blázní.“ Ja som bláznil, zmrzlej, do telefonní budky volat. Věčně problém byl, že nešlo jí zavolat, protože její maminka mě neměla ráda. Nechtěla, aby ona s nějakým námořníkem. Když jsem zavola, řekla maminka: „Jednostranec adín, bőlše nežvoní u mojej děvúške.“ A položila telefon. „A Mariny nět. Jednostranec odín, bőlše nežvoní u mojej děvúške.“ A ja chtěl som ju vidět. Ona chtěla mě vidět. Tak jsem udělal tak, že s kopějkou v ruce čekal jsem u budky. Šla nějaká zase mladá holka, říká mi: „Pažálsta děvúška, pozvoní na to číslo a poprosi svoju koležánku Marínu.“ Ona pochopila: „Jó, dá, dá, da.“ Říkám: „Jej mámuška něchce so mnou govorit.“ Pochopila to, zavolala, za chvílku Marinu, a Marina k telefonu: „Říkám Marínuška, Janoška přijéchal, Těchnologičeskij institut.“ To bylo naše rande. Metro, v Leningradě, jmenuje sa Technologičeskij institut, tam bylo naše rande. „Januška, vósem večer.“ „Charašó.“ Šup, hotovo. Říká: „Vosem večerom.“ Prostě mama nevěděla a už jsme měli rande. Zase Marinka tam byla, zase týden nedošla domů.

Průser byl na lodi, co Marinka neprovedla. Já jsem jí ukazoval loď. Šli jsme na můstek, ukázal jsem jí celý můstek. Mapy, jak na můstku se co dělá, jak pracuji u kormidla, všechno. Potom jsme šli do strojovně a tam měl službu Konečný. Motorář. Nějaký Karel Konečný. Měl vachtu. On tam nebyl. Já jsem šel do velínu, ukázal jí velín a najednou se objevil ten strojník, co mal službu. Já říkám: „Karlíku, udělej nám kafe. Mám tady kočku, chci jí ukázat mašinu.“ „Jo, jo, jo.“ Tak Karel nám udělal kafe. Dali jsme si kafe, my jsme si s Karlem povídali a Marina se koukala do všeho, vzala strojní deník a tam listovala, koukala na všechno, byla zvědavá. Říká mi: „Jak sa volá tvůj kamarát?“ Říkám: „Konečný.“ „A tak charašo. Kaněčný.“ „Konečný.“ Tak nic. A ještě než jsme vypluli, na kajutě jsem měl plakát, Ještěd liberecký. A ona tam mi napsala něco na památku. Marina Cegalovna. A vypluli jsme a mašinový číř šel do deníku zapsat odjezd lodi. Najednou kouká, tam rusky psané něco. Ruska, ženská, tam něco napsala. Marina Cegalovna. Průser. Za kapitánom. „Kurva, jak je to možné. Tady vodí si námořníci ženské na loď a voni píšou do deníka.“ Samozřejmě, průser velikej. Teď to řešili, zavolali posádku. Tam bylo napsáno, že: „Byla jsem vtedy a vtedy na lodi, moc se mi tady návil a Konečný charošij párij“. To je dobrý kluk. Napsala Konečný. Ale tam byli dva Koneční. Motorář a palubák Konečný. A ten motorár: „Ne, ne, ne. Já ne, za mě to nebylo.“ Ten palubák: „Já taky ne.“ Samozřejmě, nikdo. „Kdo to udělal? Kdo to udělal? Která ženská tady psala?“ Velký průser. Kapitán svolal posádku. Řešili, co teď: „Kdo to je, ať sa prizná.“ Ja som samozřejmě mlčal. Věděl jsem to. Za dva dni jsme se dozvěděli, že je to vyřešené. Někdo vymyslel, že pod to napsal také rusky: „Dne toho a toho byla tady exkurze Komsomolek z Leningradu a vedoucí Marina poděkovala.“ Už to bylo něco jiného. Bylo vyřešené. V pohodě. Za týden, v neděli, jak je prohlídka lodi, vrchnost, kapitán a strojní důstojník, číř mašinový, doktor, hospodář, šli na kontrolu. Chodili, kontrolovali, jak máme uklizenou kabinu. V sobotu máme úklid, za to dvě hodiny placené, a v neděli kontrola. V deset dopoledne. Došli na moju kajutu, najednou mašinový číř kouká a říká: „Tady ten podpis, to mi něco známé. To rusky psané.“ Tam bylo: Marina Cegalovna. „To je ta, co psala do deníku. (smích) Tak to byl Jurco! To byla tá jeho Ruska.“ Ale už to bylo vyřešené.

Hezké bylo, že já jsem potom po několika letech, na jiné lodi, jsem to slyšel vyprávět. O mně se vyprávělo, jak jsem tu Rusku měl. Samozřejmě, tam to bylo už jinak podané. Všechno přidané. Že miloval jsem ji ve strojovně, někde ve velínu, a ona tohle u toho psala do deníku. (smích) Což byla blbost. Já jsem to poslouchal, smál jsem se, říkám: „Kluci, nebylo to tak. Pili jsme kafe a Marina psala do deníku. Poděkovala za to kafe.“

Ještě té ženské. No jasné, té ženské jsem měl rád prostě. Byl to můj život námořnický. V Indii jsem chodil s Indkou, která sa jmenovala, druhé jmeno už nevím, Sheila. S tou jsem tak dva roky chodil, v Bombaji. Chodili jsme do kina spolu, do restaurace. Chodil jsem k ní domů, na lodi nebyla se mnou. Pamatuji, po prvý krát jsem kouřil hašiš. Tam v Indii. Dělal mi jídlo, večeri, normálně v bytě. Tak India, paneláky, hrůza. Všechno staré. Ohniště. V bytě normálně otevřené okno, na plechu udělané ohniště. Pár dřev tam dala, uhlí dřevěné tak mi dělala dajakú večeri. A dali jsme si pivko, co jsem koupil, dali jsme si hašiš. Kouřili jsme

hašíš, strávil jsem s ní noc, hašíš. Bylo to hezké. Taky pamatuji, posílal jsem jí z Polska pohledy. Jak jsme byli v Polsku, hned jsem jí psal, že se těším, až zase pojedeme do Indie. Jenže, bohužel, na další lodi už jsme do Indie nejezdili pět let. Takže nevím, kde je jí konec, mojej Indky. Prostě láska v přístavu.

To znám z vyprávění, nějaký stevard Farkaš. On byl Cikán. Polocigán. A on v Indii sbalil Indku a chtěl si ji vzít. Došel za kapitánem, že si ji vezme a chce ji za manželku. A chtěl na konzulát, aby věděl, co si má k tomu vybavit, aby ji vzal už na loď a domů. A oni mu to rozmlouvali. Kapitán mu to rozmlouval: Že ne, vždyť ta Indka, až jí bude čtyřicet, tak bude jako kdyby u nás měla osmdesát. Oni brzy stárnou, umírají. Dneska je mladá a hezká. Ale je to jiná kultura, jiná mentalita.“ A on řekl: „Ne, ne, ne. Já cítím volání krvi.“ Ako Cigán cítil volání krvi. On tu Indku chtěl. No, nedopadlo to, samozřejmě. To znám z vyprávění.

A taky z vyprávění. Jeden Polák tam byl a ten si v Indii vzal Indku. To byl důstojník polský, třetí palubní. On jí vybavil všechno, naše loď jezdila pravidelně tu linku. A on to vybavil všechno, že udělá aj sobáš v Indii, všechno. A vzal si ji na loď a dovezl si ji do Polska. Ja som mluvil s lidmi, co byli u toho, co to zažili: „Ako, ta Indka, nič moc. Dost byla taká protivná, nebyla moc k posádce, taká dost zamračená.“ A že se divili, proč si ju vůbec bere. Akorát říkali: „No jo, Polák, něco vyprávěl, že v Indii chce koupit dajakou reštaurácii. Určitě ji bude mít jenom do hospody. Ako indickú hospodu a tam Indku.“ Takže to znám z vyprávění.

T: Potkávali jste se také s posádkami jiných lodí?

N: Potkávali jsme se. Bylo to hezké (důraz) setkání. Strašně hezké. Hodněkrát jsme v Indii, v Bombayi, v těch velkých přístavech. Například pamatuji, v Bombayi, pluli jsme k nábřeží. Bliká nám čtyřku, pětku nebo osmičku a najednou, ani jsme nevěděli, že tam je, najednou, komín. Náš komín. Naše hvězda byla vidět. „Jé! Tam je ta loď. Brno tam je! Staré Brno tam je. Jéj, večer musíme tam!“ No už to bylo veselé. Když se tak sešly dvě posádky, i tři posádky, se stalo. Radhošť, Mír a my, v Indii. Bylo to tak, že posádka nevěděla, kde vůbec spát, kde bydlí. Na každé lodi člověk měl nějakého známého kamaráta. Neviděli jsme se leta. Ja pamatuji, Jarda Kohoutek. Byl jsem s ním na lodi Radhošť a neviděl jsem ho potom leta. A hned na kajutu: „Dáme whisky.“ A hned kamaráti další a chlastalo sa tam, popíjelo se. Samozřejmě do rána, spal jsi na gauči. Jiný námořník byl zase na naší lodi. Ten spal na mojí kajutě. Vachtový říkal: „Jdu budit tebe a tam spí někdo jinej. Nějakej cizej.“ Nebyl cizí. Byl to z Brna námořník. Byla volná kajuta, šel a prostě tam spal. A já spal na jiné lodi. Ten mě zase budil, abych utíkal na svoji loď, abych vachtu stihol. Byl to bláznec trošku. Ale já bych řekl, že kapitán to toleroval. Bylo to takové hezké setkání.

T: A potkávali jste se s posádkami cizích lodí?

N: Ani moc ne spíš když jsme něco potřebovali. Stalo se, že filipínská vlajka je trošku podobná naší. Najednou došli Filipinci, vidí naši loď, a už filipínsky. Oni mysleli, že jsme filipínská loď. Co jsme dělali, výměna filmů. Polská loď, ruská loď. Převážně bylo tak, že došli Rusáci k nám, donesli například deset svých filmů a deset našich si půjčili. Samozřejmě, my na té ruské ani nebyli zvědaví, to se nedalo dívat na ty vojenné filmy hrdinů. Oni spíš chtěli naše, protože věděli, že jsme měli už přeci jen lepší filmy.

Inač moc ne, nechodili jsme. Spíš to bylo také, že Poláci svoje, my svoje. Já jsem Poláky měl rád, já jsem chodil na polské lodě, když jsem chtěl poradit, kde co prodat, kšeft udělat. Hezký zážitek mám. Byli jsme v Šanghaji, v Číně, a pluli jsme do Polska. A já říkám: „Co koupím? Nějaký kšeft udělám.“ Abych měl tam peníze. Tam jsem měl zase, to jsem nezapomenul, svoje děvče, jmenovala se Gražina Javorska. K té jsem chodil. Říkám: „Budu potřebovat, na rande budu chodit, tak nějaké peníze vydělat. Nebudu utrácet těch svojich pár mizerných.“ Šel jsem na polskou loď. V monterkách jsem byl, po službě. U trapu byl vachtový jako já. Říkám: „Cest' paně vachtovej.“ Jsem se představil, že jsem ejbík, on stejný ejbík. Říkám: „Sluchaj. Idem taká taká vec. Ja ně Polski, idem do Szczecina. Co za haderku kupič? Jako abych mal dajaké piňonze.“ „Pojď na kajutu. Pojď kolega. Pojď hned.“ Poláci sú v tom perfektný, kamarátský a veděj poradit'. „Poč.“ Otevřel skříň a tam vypadlo strašně hodně bot. Ženský boty. „Buty kup. Tyhle buty kup. V Číně stojí dolar. Jeden pár, jdi, a v Polsku předat za tri dolare. Tyhle buty. Kup plnú bagáž. Celú bagáž.“ Říkám: „Ukaž.“ Říkám: „A kde to předám?“ „Tam ti dám adresu. Tam to předáš.“ Polák hned napsal: „Půjdeš do Štětina, tam a tam, půjdeš na tržišti a poslední, předposlední stánek na pravej straně, tam má nákup Běta, tam za ní půjdeš a že já ťa posílám a ona ti všetko koupí. Tri dolare za jeden pár, abys věděl, jo. Abys nezkazil cenu.“ Paráda. Koupil jsem. Koupil jsem jich padesát. On říká: „Kup sto, pět set. Nění problém. Všechno předáš.“ Já jsem se bál. Padesát dolarů vrazil jsem do toho. A koupil jsem padesát but. Koupil jsem v Číně. Tajně, nikdo nevěděl. Nikomu som nevyprávěl o tom, říkám: „Co budu na lodi, zase se to rozkecá, bude průser, vyhoděj nás.“ Tak sám. Koupil som buty, schoval som. Došli jsme do Polska, do přístavu, v noci jsem to hodil přes plot. Zase byl problém vynést to. Z druhé strany jsem to schoval, zahrabal, a druhý den jsem šel do města, pytel but na zádách, a na tržnici. Dojdu tam, a našel jsem. Našel jsem tu paní: „Posílá mě ten a ten.“ „Co máš? No předaj.“ Říkám: „Buty.“ „A dobře, dobře, dobře, paně, daj.“ Dostal jsem zlotunky. Taký štos peněz. (ukazuje mezi palcem a ukazováčkem asi deset centimterů) Ja som bol milionář. Najednou jsem byl pracháč.

Jenom za té buty. Paráda. Část jsem směnil, co jsem do toho vrazil, aby se mi pár set dolarů vrátilo. Sto dolarů jsem měl pro sebe. Velké peníze. Sto dolarů na tu dobu byly velké peníze.

Ještě jsem udělal kšeft v Polsku. Dneska už to je jedno. Byli jsme v Indii a brali jsme kakao. Náklad kakaa. Plno kakaa. Brali jsme ho do Rijeky. V Chorvatsku jsme vykládali kakao, bylo to v pytlích. Velké žoky. Vykládali a dole v ládovně haldy rozsypaného kakaa. Tolik kakaa, Jugoši to nevyložili, nevyhrabali, nic. Prostě co zůstalo, nechali tak. A já jsem měl zrovna vachtu v noci, říkám: „Ježiš marja. Ráno dojdou a všechno to hoděj do moře. Všechno to vyhoděj. Je to škoda, kakao.“ Dostal jsem nápad, říkám: „Škoda, kakao, vždyť to je potravina. My jedeme do Polska, v Polsku je bída, hlad.“ Tam bylo stanné právo za Jaruzelského. Veď tam sa to musí prodat. Tam to určitě prodám. Udělám kšeft. Tak jsem to napytloval, no, dva pytle kakaa. Padesátikilové. Ale to nebylo v nákladu, to bylo prostě vysypané zboží, které bylo na odpis. Na to se procenta odpisují. Naložil jsem, schoval. Největší problém byl to schovat na lodi. Byl to náklad. Kdyby mě chytli, vyhodili by mě, protože jsem prodal náklad. I když byl vysypaný. Schoval jsem to v lodi, dobrou skrýš jsem měl.

Došli jsme do Polska, do Gdanska. A já už na kabinu to dal. Po té kontrole druhý den. A část posádky vyloďovala, šla domů. A já ty dva pytle jsem si připravil do kartonů. Když kluci vyloďovali, námořníci, tak každý měl námořní vak, ale domů tahali kartony od cigaret a tam měli svoje věci. Protože ten pytel byl malý. A já do těch kartonů naložil kakao. Udělal jsem dva velké, padesátikilové, kartony od cigaret, plné kakaa. A zase do černého pytle, obalil, bylo to jako karton. A jak jsem to šikovně vymyslel. Když posádka šla, venku byl připravený takový malý autobus, mikrobus, a ten bral posádku na nádraží. A každý nosil bagre. Do toho auta. Pomáhali jsme kolegům bagre. Bral jsem kolegovi vedle z kajuty jeho bagr. A pak jsem vytáhl ten svůj. Ale musel jsem ho nést sám. Aby na to nikdo nesáhnul. Protože padesát kilo, to by poznali, že není námořníka. Tak jsem to dostal do toho minibusu. Hned jsem se převlíkl a šel jsem s nimi na nádraží. Jako pomoci jim do vlaku a rozloučit se. Došli jsme na nádraží, tam jsme vyložili bagre, no a já svoje pytle. Všichni šli k vlaku, a já svoje pytle do úschovny. Těžko som to táhnul. (naznačuje námahu, i hlasem) Do úschovny. Když jsem tahal druhý, tak si toho všiml kolega, který už vyloďoval: „Kam to bereš? Kam to bereš? Co to je?“ Říkám: „No to je moje soukromý. To je moje soukromý, беру to do úschovni.“ „Co tam máš?“ „To nikdy nepovím.“ Říkám: „To se nedozvíš. Buď budou z toho peníze nebo to hodím někam.“ Podali jsme si ruce a šel domů.

Dal jsem to do úschovny, paráda, šel jsem na loď, druhý den jsem měl volno. Šel jsem na nádraží, dostal lístek, vzal jeden bager. Ale neměl jsem konexe, kam to prodat. To bylo v Gdansku. Nebylo to ve Štětíně. Tak jsem vzal padesátikilový karton na záda, tahal jsem to do tramvaje a na tržnici. Chodím po tržnici, padesát kilo. „Či má kakao?“ „Ně, ně, ty mnoho, ně, ně.“ Nikdo nechtěl kakao. Říkám: „V Polsku bída, hlad, oni nechtěj kakao.“ „Málo. Kilo. Dva.“ Říkám: „No jak tady ti kilo odsypu? Kilo dva. To nebudu prodávat.“ Už jsem byl nešťastný. Říkám: „Co teď?“ Tak jsem chodil a jedna mi poradila: „Běž do cukrárni. Tam kde pečou. Kde potřebujou to. Do privátnej cukrárni.“ V tej době byly v Polsku povoleni soukromníci; do třech osob zaměstnat. Našel jsem privátní cukrárnu, šel jsem do té cukrárny, dozadu, pytle na zádech: „Dobry děň, dobry. Počebuje pani kakao?“ „No, kyhe, pan toho ma?“ Říkám: „Celej dvorek, padesát kila.“ „Ej, to duže, duže.“ Říkám: „Pani, ale ja to nemůžu rozsypat.“ „Jaku da pan cenu?“ Říkám: „Něch pani poví, co mi pani na to.“ „No, sluchaj. Kilo stojí tolik a tolik, v krame. Ně kilo, беру padesát, tak dám ti tolik a tolik.“ Dala mi dobrou cenu. Štos peněz. Kdyby mi řekla pět dolarů, tak bych snad to prodal. Protože co s tím. Ona mi dala dobrou cenu. Já jsem prodal, balík peněz vzal a říkám: „Pani, já ještě mám jeden pytel. Ještě mám jeden dvorek. Na nádraží. Na vaku.“ A ona: „A ja už ně, toto mám na celé rok pomali. Ně, ně, ale čekaj, čekaj. Mám koležanku v Gdańsku. Běž do Gdańska, jo. Já ji pozvoním. Ona tě bude čekat.“ „Dobře pani.“ Ja hned na počonk,⁶⁴ pytel na záda a už jsem mastil do Gdańska. Došel jsem na tu adresu. Tam paní, ona už veděla: „A, Čech, mariněri, pojd', pojd', pojd'. Pojd' hněď dozadu dozadu do kancelárie.“ Šup. Zase balík peněz. Tolik peněz sem dostal. (ukazuje) Hned jsem šel vedle do hospody, dal si jídlo, butilku vodky, popil jsem vodku, ještě vzal butilku vodky. Polské, Wyborowé, pro kamaráty na loď. Došel jsem na loď, samozřejmě už taxíkem. Jsem měl peníze, co s nima? Utratit. Taxíkem na loď. Taxík až k trapu, vyšel jsem ven, kamarátí, donesl jsem vodku. Jsem je pohostil vodkou Wyborowou. A vytáhl jsem peníze: „Cos prodal? Kde jsi vydělal? Jakej kšeft?“ Říkám: „Nikdy nikomu to nepovím.“ (smích) „To neví nikdo. Udělal jsem dobrej kšeft. Kolik peněz, kolik tam je?“ Říkám: „Ani nevím.“

No, samozřejmě, čtrnáct dní, Gdańsk už patřil mně. Večer zábava, diskotéky, ráno ve čtyři v pět na loď, potom dvě hodinky spánku, dejmanka, muky na dejmance, dřina. Bocman mě honil, dával mi najtěžší práci. Večer si říkám, budu doma. Ne. Večer zase jsem se vysprchoval, po večeri si dal pivo a najednou se mi ulevilo a zase ty nejlepší kamaráty: „Zvu vás kluci. Ty, ty, pojd'te se mnou. Jdeme na diskotéku.“ Jsem to platil. Co s těmi penězi? Utratit. Pilo se, pilo. Grażina Javorska se mnou. To bylo také hezké. To patřilo k tomu. To bylo být námořníkem. Ten život.

⁶⁴ Pociąg – polsky vlak.

T: Mohu se teď zeptat na vaši poslední cestu??

N: Hej. Tak. Poslední loď, byl jsem na lodi Šumava. Postavili loď Šumavu v Koreji a s posádkou jsme letěli do Koreje pro ni. To bylo v devadesátém čtvrtém. To jsem byl na poslední lodi. Nešel jsem s tím, že skončím. Tehdy to byla naše největší loď. Paráda. Pluli jsme z Koreje do Číny, z Číny do Austrálie, z Austrálie potom do Kanady, potom do Brazílie a tak. Byl jsem tam deset měsíců.

Ale v té době už jsem koupil tady barák a měl jsem úmysl postavit hospodu. Před tou Šumavou jsem byl asi půl roku, sedm měsíců doma. Víím, že jsem byl déle doma. Tak jsme vypluli z Číny. Večer jsem šel po palubě, měl jsem vachtu, říkám: „Konečně jsem opět na lodi, je tady paráda. Ten vzdoušek, na moři. Parada. Všechno, klídek. Doma jsou starosti, tady na lodi je klídek, parada.“ A jsem byl šťastný a říkám: „Budu tady jezdit do důchodu. Dlouho. Moc se mi tady líbilo. Budu tady jezdit.“ Pamatuji, to jsem měl takový dobrý pocit, že jsem na lodi. Zase ve svém živlu. Ono víte, nejhorší bylo, když člověk dojel na loď, ty první dny. Jdete na kajutu, ona je malá, malá. Jenom stůl, křeslo, gauč. A ze začátku je člověk takový smutný, že odtržený jste od domova a najednou jste v takovém malém vězení svým způsobem. To je pár dní. Ono to přejde a už jste rád, že jste tam. Všechno vám už vyhovuje. Všechno. Ta Šumava byla moderní loď. Sprcha, záchod, všechno. Samostatné. Paráda. Moderní loď, na palubě. Tak jsem tehdy byl na palubě a říkám: „Líbí se mi to tady. Tady budu dlouho. Budu dlouho tady jezdit. Postavím hospodu a vrátím se. Budu tady zase jezdit.“

Tak jsem byl na lodi deset měsíců, po deseti měsících jsem vylodil, nevěděl jsem, že to bude poslední loď. Bohužel, nevěděl jsem. Vylodil jsem s tím, že udělám tady hospodu U námořníka v Liberci. Že budu muset asi tak rok zůstat, možno i dva roky, doma. Tak jsem šel na plavbu a napsal jsem žádost, aby mě nechali, dali mi dva roky neplacené volno, že chci být dva roky doma. Vyhověli mi: „Jasně, není problém, dva roky budeš doma.“ A tak jsem začal budovat hospodu. Vybudoval jsem ji za ty dva roky roky, otevřel jsem hospodu. Já jsem se plavbě neozýval, oni sami po nějaké době mi zavolali, co je se mnou: „Mají mě evidovat nebo ne? Půjdu na loď? Nepůjdu?“ A, bohužel jsem zjistil, že to nejde. Hospoda, je to strašný závazek, manželka by to sama nezvládla tu dobu, šest osm měsíců, když bych byl na lodi. Tak jsem napsal: „Nechte mě v evidenci, ještě rok zůstanu. Ja se ozvu.“ Ale, zjistil jsem, že to nejde. Takže bohužel byla moje poslední loď ta Šumava. A už jsem se na loď nedostal a už ani se nedostanu, jenom soukromě. Na trajekt někde. Když cestuji.

Řekl bych jedno, že strašně (důraz) mi to schází. Tak mi to schází, to povolání, ta práce, ta loď mi schází. Bydlení na lodi, život na lodi, ten mořský vzduch. Pacifik mi schází. Pamatuji, ja jsem strašně miloval Tichý oceán. My jsme vypluli na Tichý oceán, klid. Tam jste nepotkal loď; za čtrnáct dní někde v dálce nějaká řecká loď. Jsme si vysílačkou vyměnili akorát jaké je počasí před námi. A zase klid. Nic. To ticho. Ten vzduch. Vánek mořský. Ten mi schází. Ja to pořád cítím. Mořský vánek. Když ráno ve čtyři jsem šel, měl jsem službu, ve čtyři jsem šel na palubu. Schází mi to. Jedna věc akorát, to tak trochu je dobré, že ta hospoda a tady ten interiér, to je celé jako naše takové muzeum námořní. Když si dám večer pivo, já se dívám na staré Vítkovice a já jsem tam. Já se potom dívám na loď Šumavu, na Lipno, na Orlik, na Radhošť, na Sítno. Já se dívám, s hosty občas pár slov, už je znám za ty léta, už není o čem se bavit. Ja mlčím. Oni mi v tom nerozumějí. Rozumí jenom námořník. Když tady se objeví námořník, hned jsem šťastný. Hned se posadíme a už jsme na lodi. Už jsme dva. Tady z Liberce námořník, Martin Prachař, říká: „V hospodě si nejlíp rozumí námořník s námořníkem. U piva. U piva, když se sejdeme. Já jdu s kolegem, z práce, v práci se máme o čem bavit, v hospodě moc ne. Ale když byl kolega z lodi, máme o čem se bavit prostě.“ Tak ja říkám: „Tím žiju, tím žiju prostě.“

Další potom věc. My jsme jediná pravá námořnická hospoda originál v Čechách. Kluci to vědí, po celých Čechách, tak když někdo jde kolem, zastaví se tady. Na kafe, na pokec a hned jsme doma, já bych řekl, že držíme prostě dohromady, taká rodina. Těšíme se na sebe, protože každý sem dojde jako domů. Dojdou sem, zavolají mě, dojdu mezi nich. A potom, co ještě děláme, že každý rok před prázdninami, týden před prázdninami, máme tady sraz námořníků. Organizují to každý rok. Už devět srazů jsme měli tady. Minulý rok nás bylo devadesát námořníků. Došli z Budějovic, z Chebu, z Plzně, z Karlových Varů, od Ostravy a z Bratislavy došel jeden kolega taky. A tady se v sobotu sejdeme a tady jsme na lodi. Tady máme večeri na zádi. To máme na terase, společnou večeri. Udělají se dva kotle guláše. Nejdřív panák, přípitek whisky. Takový malý proslov řeknu, přijijeme si, padnou čtyři lahve Ballantinky. Udělám devadesát panáků, všichni společně povstaneme, přijijeme si na zdraví, na budoucí setkání. Na loď, na náš život. Přijijeme si tím, co jsme milovali na lodi. Skotská whisky Ballantines a Johnnie Walker. Tady Ballantines si dáváme. A do dvou do rána, do tří, stalo se že do šesti do rána jsme byli. A tady jsme vzpomínali, jezdili.

Tady u toho stolu jsem zažil, když došel bocman Nožička a teď se s někým bavili, s kým se neviděli třicet let. A říká: „Pamatuješ, když jsme v Belgii, v Antverpách, brali uhlí do Austrálie?“ A ten říká: „Ne, ne, ne. To nebylo uhlí. To bylo obilí. Obilí jsme brali vtedy.“ Dva staří jezdci se hádali, dneska, staří dědkové, námořníci, důchodci, prostě se hádali, jestli kdysi brali uhlí nebo obilí do Austrálie. Před třiceti leti. Já žiji těmi setkáními. Proto to setkání dělám a jsem rád, když se sejdeme. Já bych řekl, tím námořnickým životem

žiji, mám to pořád v hlavě. A vím, že nejsem sám. Jak mi řekl jeden známý, Jarda: „Ja mám pořád ten život náš námořnickej v hlavě. Ja té lodě pořád mám v sobě. Já pořád (důraz) na to myslím. Já dělám hlídače v nějaké agentuře, ale já pořád jsem na lodi.“ Já bych řekl, že nás to poznamenalo.

A ten život námořnický, byl to hezký život. Minule mi volal z Mariánských Lázní, Petr Macháček, hospodář bývalý: „Jano, pamatuješ v tom Leningradě!“ My jsme spolu chodili za holkama. A všude. Na šampaňo. Říkám: „Peťo, pamatuješ, jak jsme v hospodě, tolik rublů bylo, že jsme nevěděli, co s nima, tak jsme šampaňo objednávali a lili do lustrů. Kdo se trefí. Kdo sa netrefí, platí rundu. A pili jsme šampaňo s koňakem. To byl černý medvěd. Nebo vodku a šampaňo, to byl bílý medvěd. Pamatuješ? To byl hezkej život na tej lodi! To byly zlaté časy.“ A těší se sem na sraz.

[Pauza, přichází narátor Miler; po přivítání pan Jurco ještě přidává jednu příhodu.]

N: Minule mi z novin napsali, abych jim napsal nějaký veselý zážitek. Dva pravdivé. Možno sa budou hodit. Ono těch zážitků bylo strašně moc. Dobrých, špatných, veselých. No a já jsem si vzpomenu na takový hezký zážitek. Na lodi Sitno, byl tam stevard Ruda Bílko. To byla stará loď, polská, a měla aj pasažírské kajuty. Naši ji využili, když jezdili na Kubu, tam bylo hodně našich montážníků, tak jejich rodinní příslušníci tou lodí jeli za nimi. Měli to levnější. A ty pasažírské kajuty byly většinou zavřené. Málo využité. My jsme jezdili Indii, tak vůbec ty kajuty byly odstavené. A stevard je uklízel občas.

A stevardovi, Rudovi Bílkovi, mala dojsť manželka. A on bydlel na kajutě, samozřejmě, s kolegou, námořníkem. A teď problém to ubytování. Protože na starých lodích posádka bydlela po dvou. No tak toho stevardova kolegu šoupnou někam jinam. Ale on to vymyslel jinak, šel za kapitánem, jestli by nemohl dostat tu pasažérskou kajutu na postoj. Tak: „Samozřejmě, dej si ji do kupy a bude. Můžeš ji využít.“ Ta kajuta vůbec nebyla používaná, byla zaprášená, byla špinavá, byl tam bordel. No tak pozval nás, kamarátil sa s palubákmi, jestli bysme mu nepomohli dát to do kupy, než dojdeme do Rijeky, aby manželka došla do čisté kajuty, aby to měla hezké. A my jo. Každý večer po práci. Zase stevard má nejbližší přístup k alkoholu, k pití, každý večer už tam byla lahvička whisky postavená. My uklízeli, pucovali, prali záclony, koberec. Každý večer. A jsme vypili u toho láhev nebo tropické víno, bylo veselo. No a před přísavem jsme dali tu kajutu do kupy, že jsme tam potom chodili jenom bosí. Všechno vyprané, vyčištěné, vypulírované, stěny vydrhnuté. Poslední večer, stevard zamkl: „Ráno dojde paní. Ta bude koukat.“ Ještě nebyla na lodi. „Ta bude koukat, jak to na lodi vypadá, pasažérská kajuta.“ Ráno došel autobus, došly manželky, došla náhradní posádka. Námořník čekal, kufry vzal, vzal ji na kajutu, ubytovala se.

Večer stevard říká: „Paní má“, samozřejmě, rum, musel být, „dva litre rumu.“ Pro posádku. Jak byl ten zvyk. „Přjdte na panáka.“ Tak jsme šli. Pozval nás, ty co sme pomáhali. Dal skleničku, dali jsme. Zase další skleničku, další. A říká: „Veď sa vyzujte, pojdte dovnitř.“ Tak jsme se vyzuli, šli jsme dovnitř, otevřela se další láhev. Paní došla, jsme se seznámili, ona na gauči seděla, pila džus a koukala. Prvý raz na lodi. A my už vevnitř seděli, padla další láhev. Za chvílku už začala se cigareta kouřit. Za chvílku došla whisky, se pilo víno. Najednou mašínáci šli kolem: „Pojď na panáka.“ Už bylo veselo. O půlnoci narvaná kajuta, posádka válela se. Mašínák z mašiny, co měl vachtu, v montérkách na posteli sa válel vožralej. (smích) Nahuleno, cigarety na koberci, všude. Ten námořník, Ruda Bílko, v rohu nadrbanej. A manželka furt seděla na gauči. Celou noc. Potom harmonika, kytara, hrálo se, paní celou noc seděla na gauči. Potom jsme nějak vypadli. Ráno na snídani dojde Ruda Bílko, říkáme: „Tak co, jak?“ „Žena se mnou nemluví. Ten bordel co tam je! Ten bordel co jste nadělali a umyvadlo poblité.“ „Ježiš marja, které prasa to udělalo?“ A Ruda říká: „No ja.“ (smích) „Ta se mnou nemluví.“ Jsme tejdén dávali do kupy kajutu.

Jiří Jurčík, 1. palubní důstojník

T: Nejdříve bych se vás zeptala na vaše začátky, na dětství a na to, jak jste se dostal k práci na moři.

N: Jako každé dítě má nějaké sny, budu popelářem, budu kosmonautem, budu námořníkem. (důraz) Tak kupodivu já jsem nic takového neměl. V podstatě k vodě jsem se dostal... Takhle. V Opavě bydlím až od jednasedmdesátého roku a bydleli jsme v Krnově. Přes který protéká řeka Opava, ale to je takový, pokud nejsou zrovna stoleté povodně, tak po kotníky vody, že. Takže jako nějaká velká voda tam v těch oblastech (smích) není k máni. Poprvé jsem byl u moře na Baltu s nějakým pionýrským táborem. Tak někdy asi v těch čtrnácti letech. Ale to prostě ve mně nevyvolávalo, že budu brázdit oceány a dálavy a taková ta všechna adjektiva, co se k tomu dodávají.

Ale co tam hrálo roli, když se končila devítiletka, devátá třída (v té době jsme ještě chodili devět let do školy), nebyl jsem úplně blbej, takže se uvažovalo, že půjdu na nějakou střední školu. No a teď třídní učitelka přinesla takový sešitek, který pravidelně vychází, že jo, někdy v pololetí, seznam středních odborných škol, gymnázií, prostě středních škol po celé republice. Tenkrát, když to bylo Československo, tak po celém Československu.

A mě tam právě zaujala Strojní a dopravní průmyslová škola v Děčíně. Jednak že to bylo krásně daleko, čtyři sta kilometrů od baráku. Totiž jako jedináček jaksi celý život vychovávaný tak přeci jenom asi už jsem těch rodičů měl plný zuby. (smích) A prostě mě potáhly dálky, no. Takže jsem si dal přihlášku. Kromě toho jsem měl zájem trošku o slaboproudou elektroniku, nebo elektrotechniku tehdy ještě, takže jsem měl dvě přihlášky, jednu do Děčína na tuhle strojní průmyslovou a na dopravní školu, kde vlastně byl obor lodní dopravy. A do Brna na elektrotechniku, elektrotechnickou nějakou střední školu.

No nicméně, první přihláška byla teda na tu lodní dopravu, tak jsme zajeli s rodiči do Děčína. Byla tam docela účast. To bylo nabitý, protože to byla jediná škola v Československu, která připravovala pro vodní dopravu, jak na Labi tak na Dunaji. Takže tam bylo, co si tak pamatuji, tam bylo myslím sedmdesát uchazečů na jedno místo. A třídu brali tenkrát myslím třicet. Třicet na Labe a třicet na Dunaj. A na každý to místo bylo prostě sedmdesát uchazečů, takže konkurence tam byla hodně vysoká. Nicméně, štěstí stálo při mně, no a byl jsem přijat. Nastoupil jsem do školy, což bylo v pohnutém roce šedesát osm, takže rodiče byli velice nadšení, když po jednadvacátém srpnu já jsem odjížděl do Děčína osmadvacátého srpna (smích) do neznáma.

Už při tom zápisu se vybíralo, nebo se každý rozhodl, jestli bude studovat Labskou větev, anebo Dunajskou. No já jsem tak stál na tom děčínském mostě. Srpen, to bývá většinou hodně malá letní voda, a říkám: „Takovej potok, já se zapíšu na Dunaj.“ Který jsem v životě neviděl. (smích) Prostě v mých představách to bylo víc vody. Takže tam už byl takový zárodek toho, že mě to táhlo k větší vodě. Samozřejmě, že tenkrát spojení Labe–Hamburk, že jo, jé, džíny (smích) a tak dále. Kolem Dunaje, to se jezdilo na Vídeň, na vrch na Salzburg. A dole to byla, že jo, Jugoška, Bulharsko, Rumunsko. Takže tak nějak. No nicméně, nechal jsem se zapsat do té Dunajské větve.

V tom prvním ročníku jsme tam byli tři Moraváci a zbytek všechno Slováci. Po prvním ročníku dva Moraváci vypadli, takže jsem další tři roky strávil vlastně jediný Moravák mezi ostatními Slováky. Tam jsem aspoň pochopil základy cizích jazyků. (smích) Samozřejmě jsem s nimi mluvil slovensky. Tak si říkám: „No tak já tady, v srdci Čech, já se naučím slovensky.“ To studium, tam byl rozdíl akorát v podstatě v plavebním zeměpisu. Protože jsou určité kilometráže, jak ta řeka teče a co kde člověk má očekávat. Mosty, brody a přepravy všelijaké, všechna ta nebezpečí, která tam jsou. To se různí každá ta řeka. Ale jinak ta průmka, v tom všem ostatním stejné vzdělání, takové technické. Takže tam jsme krásně přežili pubertu, tam s námi házela samozřejmě, první lásky, že jo. Nebíčko.

No a přišel třetí ročník. Konec třetího ročníku, no a začalo se pomaličku uvažovat, co dál. Jestli teda jít na vojnu a pokračovat coby labský nebo dunajský plavec na řece, anebo jestli pokračovat dál ve studiu. No a opět nastala ta situace, že celkem taky jsem nebyl úplně z nejbližších. Né žádný premiant, no ale ten lepší průměr, řekněme. A rok, vlastně ročník před náma, odjeli do Oděsy na námořní školu. A vlastně, myslím, že po prvním semestru přijeli do školy a učitelka plavebního zeměpisu, taková nadšenkyně pro námořníky, tak je vzala do hodiny a tam oni v těch studentských uniformách námořních byli. Tak nám tam prostě vykládali, co a jak. Podotkneme, že vlastně po tom osmašedesátém studiu do Sovětského svazu bývalého, no moc se tam nehrnuli. A taky v podstatě tam byla přestávka asi čtyři nebo pět roků.

T: Studenti tam nejezdili?

N: Ano. Po tom osmašedesátém. Tam poslední ročník byl myslím v sedmašedesátém a pak první ročník začal v jednasedmdesátém. Takže to říkám dobře. Čtyři roky. No, tak už se to jako trošku rozjelo, tak přijeli hoši.

No samozřejmě tam museli pustit nějakou tu námořnickou latinu, jak říkají. (smích) No a shodou okolností i námořní plavba, i tady československá tehdy ještě, projevila zájem, že by potřebovala mladou krev obnovit, mladé důstojníky, a to ve spolupráci s ministerstvem dopravy. Protože tenkrát oni prostě jenom dali požadavek, že by měli zájem o takové absolventy. Ale všechno ostatní už bylo na ministerstvu školství.

Tak jsme se přihlásili, tehdy se nás přihlásilo... Zase se na tu námořní školu hlásili i z jiných škol. To nemusela být zrovna ta lodní průmyslovka. V podstatě z gymnázia, jako pan bývalý ministr Vodička, ten byl z gymplu, že. (smích) Pan kapitán. Nikdy nekapitánovavší. No a co bylo v té době, že po nás nechtěli v podstatě žádné všelijaké ty znalostní testy, ten rok se udělaly vlastně jenom psychologické testy, v podstatě jestli ten uchazeč je nějak psychicky připraven na tu práci a na to studium v zahraničí a tak dále. Takže to se mi jako hodně moc líbilo, protože počítat nějaké příklady, to jsou nervy. A tohle, v podstatě tak jako se dělají křížovky. Nebyl to teda plný IQ test, ale hodně z toho.

Tam bylo také těch zájemců hodně. Tam to šlo v podstatě dvoukolově. První kolo, každý kdo se přihlásil. Ale to ještě nemělo společného nic se zkouškami. No a tam nastupovala zase naše bdělá Státní bezpečnost a prověřovala si každého toho kandidáta. My jsme to nevěděli. Mně to říkal otec. Protože otec byl v armádě. Důstojníkem, natrvalo. Tak mi říkal, že si ho tam političtí náčelníci zvali a že to tam s ním probírali. Potom mi jeden ten podplukovník, ten právě dělal tady tu kontrašpionáž, tak potom vždycky v hospodě, až když byl ve výslužbě, tak potom vždycky říkal: „Jirko, kdyby nebylo mě, tak ses do té školy nedostal!“ (smích) Tak tam machroval. Takže z toho vybrali a v podstatě k těm pohovorům, k těm psychotestům vlastně už nás přišlo myslím čtyřicet nebo padesát. To už byli víceméně prověřeni, že jsou politicky spolehliví a tak dále a tak dále.

No a z těch čtyřiceti nebo padesáti si vybrali sedm, sedm lidí. Sedm lidí s tím, že kdo chce jít na navigaci, to jest být budoucím kapitánem, tak nemá jinou možnost, jinou volbu, než jít do Oděsy. Do Sovětského svazu. A ten, kdo chce být strojníkem, tak ten by šel do Polska. Takže dva naši spolužáci, a to byli spolužáci z naší školy, tak ti jeli do Polska, a pět nás jelo – v podstatě také všichni jsme se tam dostali jenom (důraz) z té průmyslovky – tak jsme jeli do toho Sovětského svazu, do Oděsy. Takže v podstatě z celé té republiky, kdo se hlásil, tak jsme se tam dostali jenom z té školy. Ono to tam bylo taky, že my už jsme měli vazbu s námořní plavbou. Takže zřejmě i ta námořní plavba trochu přitlačila na ministerstvo školství, že by jako preferovala spíš absolventy lodní průmyslovky. Přece jenom k tomu mají nějaký vztah než nějaký gymnazista, který třeba žije v nějakých chimérách a zjistí, že to pro něho není. Což se taky dost často stává, že se tam horko těžko člověk dostal na tu loď, no a pak zjistil při první bouři, že prostě s žaludkem nevydrží a že prostě to nemůže dělat. Takže tady byl určitý předpoklad, že bychom to mohli dodělat a nastoupit u námořní plavby coby důstojníci. A tak se i stalo.

T: A jak na vás zapůsobila Oděsa?

N: Sovětský svaz, náš vzor a tak dále.

T: Jaké bylo potom setkání s realitou?

N: V tom mládí do nás hustili dobře (důraz) tu propagandu. My jsme tam přiletěli, my jsme nevěřili vlastním očím. Kroutili jsme hlavou. Bylo to doslova dost drsné ta realita. Jako ta myšlenka a tohle, co tam dělali, nebylo až tak nejhorší. Ale prostě už jenom to provedení (smích) technické. A docela je tam taky dobře masírovali, takže oni v podstatě vypadali šťastně, spokojeně. To nebylo až tak hrozné. My jsme tam vlastně nastoupili v době Brežněva. A i když, jak se říká, za Brežněva takzvaný „zastoj“, že se to tam jako stoplo, tak v podstatě ten život tam nebyl nejhorší. Aspoň relativně v Oděse. Protože jak mluvím o Oděse, tak to je úplně o něčem jiném než celý Sovětský svaz. Jak říkali: „Jestli bude všude v Sovětském svazu komunismus, tak v Oděse určitě ne.“ (smích) To je přístavní město a ta Oděsa má takovou specifiku, že je prostě sama sebou. Námořní přístav tenkrát byl hodně frekventovaný, dneska, bohužel, už je to, jak se rozprodaly flotily, je to horší. Takže tam se dostalo i zahraniční zboží, módní zboží, potravin dost, protože je to taky v úrodné oblasti, takže tam se dalo přežít. Na rozdíl jako od nějakých jiných míst, já nevím, dvě stě kilometrů od Oděsy, prostě středověk.

T: V té škole bylo víc zahraničních studentů nebo jenom Sověti a vy?

N: Tak Oděsa byla pojata jako studentské město pro zahraniční studenty.

T: A zažil jste tam to, co vyprávěla paní Černochová, která byla z Oděsy, nevím, jestli ji znáte.

N: Jo, jo, znám. To víte, že znám.

T: *Ona říkala, že když přijeli noví hoši, tak si je vybraly rodiny, aby se holky provdaly a dostaly z toho Ruska pryč. Zažil jste to?*

N: Tak určitě. To byla snaha každé Oděsetky.

T: *Ona to popisovala poměrně barvitě, jako že si rozebírali ty námořníky.*

N: Jo, jo.

T: *A hlavně dostat se z toho Ruska tímhle způsobem.*

N: Ano, ano, ano. Z toho Sovětského svazu. Z Ruska. To když řeknu paní manželce, že je Ruska, tak mám oheň na střeše. Protože ona je Ukrajinka. (smích)

T: *Má pravdu.*

N: **Já mám taky manželku z Oděsy.**

T: *Ze studií nebo z pozdější doby?*

N: **Ze studií.** (důraz) Později to by mě ani nenapadlo. (smích) U studia se to tak seběhlo. Tam koluje takový vtip, řeknu to v originále: „Может ли Адеситка выйти за крокодила? Может. Когда бы плавал.“⁶⁵ (smích) A „plávat“ to znamená jezdit na lodi. (smích) To znamená do zahraničí. To už potom braly cokoliv. Kubánce. No prostě kohokoliv. Protože tam fakt byli studenti z celého, v podstatě z celého světa. Jenom v našem ročníku, tam jsme byli my, Češi, Slováci, Poláci, Senegalce jsme tam měli, Mama di Tiam z Dakaru, Vietnamci tam byli, taky ze Srí Lanky. No prostě všehochuť národa. Na různých fakultách. Třeba v tom našem ročníku tam byl vlastně jenom ten Senegalec a ti Poláci. A my Češi. Na strojní, tam byli Vietnamci, Kubánci. Takže to tam bylo takové hodně rozmanité.

Potom jsem přijel domů, poprvé po prvním semestru. Protože z tama jsme se mohli dostat jedině po zakončení semestru. Když jsme měli všechny zkoušky, z děkanátu pro cizince jsme dostali takové vízum a s tím jsme teprve mohli koupit letenku nebo jízdenku na vlak, protože jinak nám ji neprodali. Takže nás tam měli pěkně pod kontrolou. Takže domů se člověk dostal maximálně dvakrát za rok. Po těch šesti měsících. Tak když jsem poprvé přijel po tom prvním semestru, no a začal jsem doma líčit, jak to tam vypadá, tak tatík, člen Československo-sovětského přátelství,⁶⁶ partajník, já nevím od kterého roku, dvaapadesátého, no prostě jak šel na vojnu a zůstal tam, tak šel do partaje. Takže byl takový dost přesvědčený a říká: „To mi neříkej. To nemůže být pravda.“ Říkám: „Víš co? To nemá cenu.“ A pak už jsem prostě o Sajuzu⁶⁷ vůbec nemluvil.

T: *Takhle to skončilo.*

N: Takhle to skončilo. Protože to nemělo cenu přesvědčovat tatíka, zarytého komunistu, že to co jim tady líčí na těch schůzích a na těch propagačních stendech⁶⁸ a materiálech, že situace nebo realita je trošičku jiná. Takže mě požádal, abych neočernoval Sovětský svaz. Tak v podstatě měl pravdu. Říká: „Hele, studuješ tam za státní peníze. Tak drž hubu a studuj.“ (smích)

T: *Takže studium proběhlo standardně.*

N: Tak standardně, no, byly tam taky problémy. Třeba jsme měli problém se stravováním. Tam se muselo stravování platit keš.⁶⁹ My jsme měli osmdesát rublů stipendium. To jsme dostali od ministerstva školství Československé republiky osmdesát rublů a z těch jsme si museli zaplatit třicet rublů měsíčně na stravu a ještě se muselo něco dávat na oblečení. Protože se tam muselo chodit v uniformách. Takže na to ošacení. No ale peníze nám ještě nějaké zůstaly ve srovnání s těmi sovětskými studenty, kteří – jedničkáři, takzvaní atlíčníci⁷⁰ – měli dvanáct a půl rublu na měsíc. Ale oni měli zase všechno už grátis. I to ošacení i tu stravu. Jenže ta strava. To se těžko popisuje. Prostě to se nedalo žrát. Takže jsme to řešili tak, že jednak vedle té

⁶⁵ Может-ли Одеситка выйти за крокодила? Может, когда бы плавал.

⁶⁶ Svaz československo-sovětského přátelství.

⁶⁷ Zkratka ze ruštiny – Советский союз – sajuz jako svaz.

⁶⁸ Z anglického stand – stojan.

⁶⁹ Z anglického cash – v hotovosti.

⁷⁰ Z ruštiny – отличный – odlišný.

námořní školy byl nějaký Institut námořních věd, ale ten už byl civilní. Ta námořní škola byla v podstatě polovojenská škola. Protože ti sovětští studenti procházeli vojenskou přípravou. To my jsme vždycky byli osvobození. No a bylo to všechno dirigováno jako na vojně. Roty, čety, družstva. Takhle to tam fungovalo. A vedle byl prostě civilní institut, spíš stavitelé přístavů, ekonomové, speditéři a toto. To se tam učilo a tam měli docela takový slušný bufet. No tak my jsme tam chodili se spíš tak dojest, anebo jsme vůbec nechodili do té kasárenské jídelny. No a říkáme: „Proč bysme teda měli platit třicet rublů, když tam nechodíme!“ Tak jsme zašli na děkanát a že teda odmítáme se tam stravovat a že nemíníme platit, že tam chodit nebudeme. No, bylo nám vysvětleno, že: „Jo tak vám nechutná? Aha, takže vy nemáte rádi Sovětský svaz? Tak taky můžete jet domů.“ A bylo vyřešeno. (smích) Takže takhle nám to děkan prostě podal. „Jo tak vám nechutná? Aha, tak vy nemáte rádi Sovětský svaz.“ (smích)

T: A platilo se pořád.

N: A platilo se pořád. Tak já jsem to vyřešil jinak. Ve třetím ročníku jsem se oženil, odstěhoval jsem se z kasáren do domácí stravy paní tchýně a byl klid. (smích)

T: A svatba byla tam?

N: Svatba byla tam.

T: A rodiče jeli? Tatínek zapálený komunista se jel podívat na svatbu?

N: Ne, tam jsem to zapínkal, jsem měl docela obavy. Musela se vyřizovat víza tenkrát. Tak jsem pánům rodičům řekl, že to už by nestihli, že to trvá dlouho víza vyřizovat, kdesi cosi. Takže jsem se ženil tak říkajíc bez požehnání. No, což bohužel, bohužel se potom projevilo ve vztazích. Možná by se projevilo i tak, to těžko říct. Ale ten vztah tam byl takový docela studený. Ale potom později tam rodiče byli, tak to aspoň viděli. Ale zase manželčini rodiče byli velice fajn lidi, takže tam jsem si nepohoršil. (smích) Tam jsem si nepohoršil.

T: To bylo ve třetím ročníku a studium bylo na pět let?

N: Pět a půl. Protože navigace trvala jedenáct semestrů.

T: Takže to byl ten nejnáročnější předmět?

N: Ne předmět. Ale třeba strojnici měli jenom deset semestrů. Tak ti to měli o půl roku kratší. Protože tam byly ještě nějaké praxe. Přimo na lodi. Tak se to protáhlo. Od dvaasedmdesátého, kdy jsme nastoupili, v tom srpnu, a končili jsme zase v sedmdesátém osmém v květnu.

T: A neuvažoval jste, že zůstanete s manželkou v Oděse?

N: Ó to v žádném případě. Ó to v žádném případě. Vždyť přece záměr těch děvčat byl vypadnout z toho a ne tam zůstat. (smích)

T: Asi by ji to mrzelo.

N: Je pár výjimek, je pár výjimek. Ovšem ne mezi námořníky. Ale jo, je tam dokonce i jeden námořník teď, mladý. Ale to už je trošku jiná doba. Z našeho ročníku jeden tam zůstal. Ale ten zase dělal biologii a výzkum vodního ptactva. A co chceš zkoumat tady v malé České republice, tam měl obrovský prostor. Tak to dotáhl až na ředitele zoologické zahrady oděské. Tak ten tam zůstal. A jinak všichni pryč.

T: A pak jste absolvoval ještě vojnu?

N: Tak vojnu, díky tomu, že jsme vlastně měli takový ten polovojenský režim, tak jsme měli jenom na pět měsíců. Takzvaní pětimetři. Takže na starý kolena, to už mi bylo třicet. Už jsem měl vlastně jedno dítě (smích), sedm let ženatý. Tak jsem poskakoval coby mladý voják po cvičáku. Tak těch pět měsíců se to dalo vydržet.

T: Kde to bylo?

N: V Týně nad Vltavou.

T: Tam je spousta kasáren.

N: Jak se říkalo „v prdeli a v Tejně, úplně stejně“. (smích)

T: Potom už konečně došlo na námořní plavbu?

N: No né, já už jsem byl námořním poručíkem, když jsem šel na vojnu. To už jsem byl třetím palubním důstojníkem.

T: Hodnost jste získal v Oděse?

N: Ne, ne, ne. Tam se skončilo jenom s diplomem o ukončení vysoké školy. S titulem inženýra. A potom vlastně jsme museli u námořní plavby odkroutit, tenkrát byla také výjimka od ministerstva dopravy, šest měsíců jako kadet. Kadet to je taková holka pro všechno. Má to být i uklízeč, má to být i důstojník. (smích) Takže většinou je přidělen k prvnímu palubnímu důstojníkovi, většinou je to jeho takový pobočník. A vchází tak nějak do tajů praktického života na moři. Dneska musí odplavat rok. Ale tenkrát nám započítali i dobu, co jsme během školy odjezdili. Ve škole to bylo, že když se ti nasbíral jeden rok, dvanáct měsíců, což se nám nasbíralo, tak byla výjimka, že kadetství bylo jen půl roku. Šest měsíců. A potom se musely na ministerstvu dopravy dělat důstojnické zkoušky. Pět předmětů, včetně angličtiny, námořní právo, navigace, nějaké ekonomické záležitosti. Po složení těchto zkoušek se vydal teprve důstojnický průkaz způsobilosti. V hodnosti námořního poručíka. Pak se muselo jezdit dál. Zase. Byla taková doba, že se kupovaly nové lodě, takže potřebovali rychle důstojníky. Tak taky byla výjimka, že stát se třetím palubním důstojníkem stačilo mít odjeto jenom dvanáct měsíců. Já jsem měl dokonce odjeto jedenáct a půl. A mohli tě povýšit na druhého palubního důstojníka. To je stejné jako v ranku palubního poručíka, ale na té lodi už jsi o rank výš. Už máš na starosti zase něco jiného než ten třetí. No a v té funkci se minimálně muselo odjet dva roky a dělaly se opět zkoušky na ministerstvu dopravy na takzvaného kapitána malé plavby, to je vlastně na prvního palubního důstojníka, což dává právo jezdit v pobřežních vodách. Na uzavřeném moři, jako je Černé moře, Balt, a na otevřených mořích do vzdálenosti dvě stě mil od pobřeží a na lodích tonáže do třech tisíc registrovaných tun. Tam se muselo zase dva roky odjezdit, dělaly se další zkoušky, už na velkého kapitána. Ale to je jenom čistá teorie, protože v době, našeho slavného režimu kapitánská funkce už byla i politická, takže velitele námořní lodi schvaloval ústřední výbor KSČ.

T: A musel ten velitel také být v komunistické straně?

N: Samozřejmě že se to očekávalo. Několik málo výjimek bylo, že nebyli ve straně. Anebo na to hodně, hodně dlouho čekali. Taková ti dravci (důraz) někteří, kteří to hned rvali přes partaj, tak ti postupovali, jak jsem vám to teď naznačil. Půl roku, dva roky, dva roky a byl za pět let kapitánem. Já jsem to štěstí neměl, protože do strany jsem se nehrnul. Jen SSM jsem stihl, ale to už v Oděse byla životní nutnost. Toho třetího jsem přeskočil velice rychle. Říkám, ještě jsem ani neměl dvanáct měsíců odjeto. Ale pak jsem osm let zůstal druhým palubním důstojníkem, patnáct let prvním palubním důstojníkem, no a na stará kolena, když už se v podstatě plavba rozpadla, tak jsem odešel k jiné firmě a tam usoudili, že bych mohl být i velitelem, takže mi dali kapitána. Ale zkoušky jsem si udělal závčas. V devadesátém pátém. Ještě tady na českém ministerstvu dopravy.

T: A nebylo to nic platné.

N: Zkoušky můžeš mít, ale to tě ještě neopravňuje, že budeš vykonávat funkci. To můžeš mět všechno, ale musí ti to světit.

T: A oni funkci svěřují, nebo jste nějak opakovaně žádal, jestli byste už mohl jezdit jako kapitán?

N: Ten impuls přichází od majitele lodi nebo od provozovatele.

T: Takže ten vidí, že má připravené lidi, a podle politické spolehlivosti je vybírá?

N: No, no. A jak jsi hodný, jestli nemáš průšvih. (smích) A takový, no.

T: Takže první vaše cesta na moře byla cesta kadetská?

N: Ne, ne, ne. To bylo hned po prvním ročníku.

T: Hned jste se dostali na moře?

N: Protože ta škola v Oděse měla školní loď. Měla čtyři motorové, takové kombinované lodě. Vlastně tam se vešlo sto sedmdesát těch studentů plus posádka plus učitelé. Ale ještě to vzalo asi dva tisíce tun nákladu. To mělo nákladové prostory. Ale bylo to dělané jako cvičný prostor. Že třeba tam byly mrazicí boxy, na sypaný náklad, na kusový náklad. To mělo dva navigační můstky, jeden oficiální, druhý studentský. Jako kadetský. A spoustu učeben. Takže měli čtyři lodě a po každém ročníku se muselo jet na praxi, dva až tři měsíce. Měli také plachetnici. Taváryš.⁷¹ Tak na té plachetnici jsme po druhém ročníku strávili sto jedenáct dní a jeli jsme: Oděsa, kolem Evropy, do Rigy. Z Rigy do Kodaň a tam byla jedna část mezinárodního závodu těch velkých plachetnic. Takže jsme jeli vlastně úsek Kodaň–Gdynia. Tenkrát ten Továryš tam vyhrál. Jsme byli hrdinové. No a pak jsme se zpátky vraceli zase kolem Evropy do Oděsy. Zastavovalo se v Gibraltaru, v Le Havre, protože se musela vzít voda. Protože tam se jí moc nevešlo. A jednak to byla taková, jak se říká, družba. To také se začínal tak trošinku otevírat ten Sovětský svaz, že se trošku chtěl jako prezentovat, alespoň tady v rámci Evropy. Takže to se jelo na tom plachetniku. Po čtvrtém ročníku nám umožnila Československá námořní plavba udělat praxi. To jsem byl na československé lodi – již nebožka Jiskra. Ta už je dávno ve šrotu. Pak jsme ještě jednu praxi dělali u černomořské floty. To byla normální nákladní loď pro běžný provoz. S tou jsme měli krásnou cestu do Austrálie, přes Hong Kong a zpátky, zase Oděsa, potom jsme obepluli půl světa a zpátky do Oděsy.

T: To jste jeli normálně s nákladem?

N: To jsme jeli normálně s nákladem. Tam jsme akorát byli čtyři studenti jako praktikanti, pomocná síla. To tam bylo bez doprovodu, že jo. Normálně jsme byli členové posádky, ve funkci toho praktikanta.

T: Už placená práce.

N: Jo. No tak moc tam neplatili. (smích) Ale tam už jsme si vyloženě čuchli, jak to vlastně chodí. U Československé námořní plavby jsem byl také ve funkci praktikanta, takže to bylo také na plný úvazek.

T: A na československých lodích to bylo hodně jiné oproti školním plavbám?

N: No, nesrovnatelně. Ne-srov-na-tel-ně. (důraz) (smích) Jednak člověk byl mezi svými nebo budoucími spoluzaměstnanci. No a tenkrát ještě se jinak jezdilo než dneska.

T: To znamená?

N: Tenkrát bylo: málo peněz, hodně turistiky a ještě více srandy. A nějaká práce. Dnes? Dnes je trochu víc peněz, turistika nulová a sranda už vůbec žádná.

T: Není? Už není sranda?

N: No není. Jednak už vlastně kompletní posádky, jako jednonárodnostní, nejezdí. No a co tam já užiji. Teď jezdím u Němců, jsme tam dva Evropané, jeden je Ukrajinec, jeden jsem já, a zbytek jsou Filipínci, co tam asi za srandu chcete užít. (smích)

Za takřikajíc bolševických časů jednak poloviční loď, bylo tam dvakrát více posádky. Pomalu pětaticet lidí. Takže každou chvíli měl někdo narozeniny, nějaký svátek. Někdo uspořádal večírek jen tak. (smích) Teď jezdily na spolujízdu manželky, děcka. Přes leto jich tam vždycky bylo hafo, takže pořád se něco dělo. Ale přijelo se do přístavu a tam se stálo čtrnáct dní, tři týdny.

T: To je ta turistika.

N: Ta turistika, že se dal poznat přístav, vyjet někam na výlety. To se aj organizovaly, agent je třeba zorganizoval, někam, kde je co zajímavého v okolí. Takže hodně se toho vidělo.

T: Takže takhle jste poznal vlastně svět.

⁷¹ Товарищ – soudruh.

N: Takhle jsem ho poznal. Dneska přijedeš s lodí, která je dvakrát třikrát větší, přijedeš do přístavu a za čtyřicet hodin jsi vyložená a jedeš pryč.

T: Jasně. Pořád se jezdí.

N: No jo, pendluje. A k tomu ještě, dřív nějaké kontroly, inspekce, státní dozory, neexistovalo. Občas někdo přijel z plavby z ústředí. Ale jinak se udělala celní a emigrační odbava a byl konec. Dneska? Dneska prostě, s prominutím, kdo má v přístavu do zadku díru, tak ti dokazuje, že to tam máš špatně. Takže přijedeš do přístavu a vlastně furt ti tam někdo dělá nějaké kontroly. To jsou enviromentalisti, to je státní dozor, to je přístavní správa. K tomu ještě samozřejmě chleboďáci. Takže tam klidu není.

T: Takže žádná sranda taky není. A byly bezpečnější ty plavby, když byly lodě menší, nebo se to nedá tak říct?

N: Ty, tam není rozdíl. Až takový veliký. Samozřejmě, dneska, technické vybavení, přístrojové, je úplně o něčem jiném. Takže míra rizika, těžko říct, jestli je menší nebo větší. Zase je větší hustota, těch lodí zase je víc, jsou větší, takže ty poměry možné hloubky a daného ponoru jsou podstatně jaksi zkrouhnutější. No a i ta frekvence. Dřív třeba padla mlha, tak se hodila kotva a stálo se. Dneska ne, dneska musíš furt jet. No ale máš tam ty radary; ale zase, technika je technika, ale občas selže. Buď sama technika nebo interpretace toho, co ti ukazuje, ten lidský faktor. A občas se stávají nehody.

T: A z československých lodí, kterou jste měl v oblíbeně?

N: No, to je dost těžká otázka, protože systém u námořní plavby byl, že se lidé v podstatě furt točili. Po všech těch lodích. Tam bylo v průměru dvanáct až patnáct lodí. A nebylo to tam třeba jako v Sovětském svazu, kde klíčoví důstojníci převzali loď, kapitán, první palubní důstojník, první strojní důstojník, elektrikář, loďmistr, strojmistr převzali novou loď a dokud nešla do šrotu, tak dvacet let, pětadvacet let byli pořád na stejné lodi. Akorát když šli na dovolenou, tak tam takzvaně na záskok někdo dva tři měsíce jel, ale jinak to byly jejich domovské lodě. U námořní plavby československé se spíš preferovalo, aby se lidé točili po všech lodích. Aby ty posádky byly víc univerzální, aby kdykoliv, kamkoliv, na jakoukoliv loď mohl nastoupit a nemusel se dlouho s ní seznamovat. Takže která byla má nejoblíbenější můžu těžko říct, protože jsem na každé maximálně vždycky byl dvakrát, a ne za sebou. Nikdy jsem nebyl vícekrát na stejné lodi než dvakrát. A to jenom na dvou. (smích)

T: To je potom těžký.

N: No každá má něco. Člověk když byl ještě mladý, ještě to tam všechno poznával, tak měl k té lodi jiný vztah než potom v pozdějším věku, když už to bere tak rutinně nebo když už je jako kapitán. Takže nemůžu říct, že bych měl vyloženě některé jméno lodě jako takovou favoritku. Samozřejmě. Byly novější lodě, starší lodě, v lepším technickém stavu, v horším technickém stavu, jezdily nádherné turistické trasy. Pendlovaly jenom mezi dvěma přístavy. (smích) Ale každý mělo něco do sebe.

T: A zažil jste nějakou takovou pěknou cestu turistickou?

N: Jo, třikrát jsem jel kolem světa s námořní plavbou. Dvakrát na západ, jednou na východ.

T: Ty krátké cesty se zbraněmi jste také jezdil?

N: Jistě. To byla právě ta oblíbená loď Jiskra. Blaník tam myslím jezdil.

T: A odkud se jezdilo?

N: To se jezdilo z bývalé Jugoslávie. Z Rijeky a ještě je tam v Dalmácii přístav Kardeljevo nebo Ploče. Ono se to napřed jmenovalo Ploče, potom když tam sílil socialismus, tak to přejmenovali na Kardeljevo. Někdy Kardelj byl něčím slavný, byl nějaký revolucionář. A dneska už se to zase jmenuje Ploče. Takže z tama se to vozilo do Libye. Když se s Libyí potom rozkmořili, tak do Sýrie. Bylo toho dost.

T: A to byly naše zbraně?

N: Naše, naše.

T: Všechno naše.

N: Hlavně tanky z Martina. Střelivo. Všechno se vozilo.

T: *A byla nebezpečná cesta s takovým nákladem?*

N: Ne.

T: *Normální.*

N: No tak to se vlastně provozovalo na Středozemním moři. To je uzavřené moře, tam se všichni znali. (smích) Že by tě tam Američani chtěli přepadnout, to ne.

T: *Manželka s vámi také jezdila?*

N: Jo.

T: *Na cesty?*

N: Dvakrát se mnou byla. Na spolujíždě, jednou i s děckama. To byla taková slušná cesta, to jsme jeli někde Indonésii a Indii a zase se vraceli do Evropy. A bez dětí, co se mnou jela, tak to bylo tady Puerto Rico a Jižní Amerika někde. Já už jsem tam byl jako první palubní důstojník, no a tam máš na starosti údržbu, máš pod sebou sedm osm lidí. Vlastně tenkrát jich bylo dvanáct nebo třináct. Údržba, nakládka, vykládka, o to se musíš starat. Takže musíš řešit v podstatě nejenom technické problémy, ale třeba i osobní problémy. S tou tvojí ekipou.⁷² A v podstatě toho času moc není. Takže paní manželka vyhlásila: „Ty na mě nemáš čas ani v přístavu ani na moři. Nemá cenu s tebou jezdit. Kdyžtak, až budeš mít dovolenou, radši si koupíme někde zájezd a pojedeme někam.“ Takže byla jenom dvakrát. Ale některé ty manželky ty to přímo zbožňovaly a ty tam byly pečený vařený.

T: *A kvůli turistice nebo kvůli něčemu jinému?*

N: Tak, v podstatě na té lodi pohodlný život. Třikrát denně teplá strava, teď když tam ta žena byla jedna dvě, no tak to byly hvězdy mezi třiceti chlapama. (smích) Každý jí tam nadbíhal.

T: *A nemohly z toho být problémy?*

N: Občas byly. (smích) Občas byly, nebo si to prohodili. (smích)

T: *To jste zažil?*

N: Byl takový jeden radiák, s elektrikem. Né s elektrikem. To byl strojní důstojník. To jeli nějakou dlouhou cestu. Protože letenky byly drahé tenkrát, takže na tu spolujízdu manželky přijely v Evropě. To obvykle ještě bylo spojené s tím, že námořní plavba měla svůj autobus a střídání posádky prováděla ve vlastní režii; tak tam přihodila i ty manželky. Ze začátku nějakých dvacet procent se zaplatilo nebo možná úplně gratis ta doprava. Něco na lodi se akorát platilo za ni. Takže to bylo skoro zadarmo. Ale ty lodě byly hodně zaměstnávány v takzvaných time charterech. To znamená na určité období se loď někomu pronajala a ten si hlídal náklady a prostě ji provozoval. Prostě převážel ty náklady. Provozovala to námořní plavba a on převážel náklady. A tam se nikdy nevědělo, kam loď pojede. Třeba bylo předběžně známé, že loď pojede z Evropy na Kubu a zpátky. To je zhruba měsíc a půl, maximálně dva měsíce. Což bylo v obdobích prázdnin velice populární, to se využívalo. Tak to tam vždycky těch manželek a děcek bylo plno. Ale taky se někdy stalo, že loď vyložila v Evropě, vyměnila se posádka, přijely manželky, no a přišel příkaz „jedte směrem Gibraltar a čekejte na další“. Tak se prostě vyjelo, někde z Jugošky, směr Gibraltar. No a v Gibraltaru „tak to otočte na jih a pojedete kolem Jižní Afriky někam do Indie“. (smích) A z Indie pojedete ještě do Indonésie. Nebo do Austrálie. A také se stalo, že třebas manželka byla osm měsíců na lodi. Protože vyloďovat někde z Austrálie nebo Indie letecky, tak to by ten chlap tam musel ještě jedno nalodění udělat, (smích) aby se to zaplatilo. Těch peněz zase tolik nebylo.

T: *Takže když byly dlouhé cesty, tak potom se to na vztazích podepsalo.*

N: Tam se potom mohly i přiházet takové případy.

⁷² Z anglického equipage, equip; výraz použit pro podřízené.

T: A končily špatně nebo se to urovnalo?

N: Ten jeden, tam to dopadlo dobře. Oni si to prostě prohodili. Rozvedli se, vzali se. (smích) Se vzali a byl klid. Někde to končilo rozvodem. Různě.

T: A vy jste říkal, že vaše manželka říkala, že tam na ni stejně nemáte čas.

N: Říkala: „No tak co tam mám dělat celou dobu.“ Ona je dost aktivní a ambiciózní. Tak pro ni to tam byl ztracený čas, jenom tak sedět někde na slunko a číst si nějakou zábavnou literaturu.

T: Jak potom snášela ten život? Manželství takhle na dálku.

N: No.

T: Děti vyrůstaly.

N: Děti vyrostly, děti vyrostly bez mého takřka přičinění. Ani jsem si toho nevšimnul. A s paní manželkou? Víc jsme se měli rádi, když jsme byli od sebe. (smích) Protože to se tenkrát ještě psaly dopisy, takže to byly x-stránkové dopisy, tři čtyři do měsíce. Dneska? Dneska dvě věty: „Žiju. Ahoj.“

T: Takže si nestěžovala a neříkala: „Já tě chci mít doma a skonči s tím?“

N: No to by se ani neodvážila. To by se neodvážila. Jednak že byla z Oděsy, takže vlastně tu problematiku námořnického života znala. I když její rodiče dělali na dráze. Ale, ale u toho moře věděla, o co ⁷³ go, že. Že lodě asi musí jezdit a že člověk na nich musí setrvávat nějakou dobu. No a potom se přišlo na to, že bychom se měli vzít, tak jsem jí říkal: „Nebudeš mi do mého zaměstnání kecat. Dokud já (důraz) nebudu chtít skončit, tak nechci od tebe slyšet žádný nářky.“ No, tak jsme se dohodli a v podstatě to tak aj funguje. Dneska už je to jedno, protože děcka už jsou odrostlý, velký. Dneska už jsme spolu ještě míň. Protože já přijedu z lodi, jsem v Opavě a paní manželka pracuje v Praze. No. (smích) Takže přijíždí každý druhý vikend do Opavy. A to kolikrát já mám zase nějakou akci, takže se vidíme třeba, já nevím, dvě hodiny. (smích)

T: A emigraci jste nezvažovali někdy?

N: Ne. Člověče, nikdy mi to (pauza), nikdy mi to nějak nelákalo. Amerika už vůbec ne. Tam jsem přijel poprvé a říkám: „Tak tady (důraz) ani náhodou.“

T: Proč?

N: Ten systém mi nepasoval. Všude všechno daleko. Bez auta jsi tam prostě jak bez nohou. Ta Evropa, prostě ta Evropa mi víc přirostla k srdci. Všude si dojdeš pěšky.

T: Takže důvodem byly vzdálenosti a pak ty vztahy?

N: Zajet si tam, podívat se, nakoupit, tenkrát ještě také materiální stránka hrála trošku roli. Ale, že bych tam zůstal natrvalo, a v podstatě ani nikde tady v Evropě. V podstatě nebyl ani důvod. Proč? Protože v zahraničí jsem byl pořád. Přes námořní plavbu. V podstatě nějaké devizové přísliby a nějaké výjezdní doložky se nás netýkaly. Ale jenom pro služební účely. Když jsme chtěli jet do Jugošky, tak jsme museli mít výjezdní doložku ještě tenkrát.

T: Když jste byli venku, teď jste viděli, jak to tam chodí, na druhé straně doma propaganda. Jak to na vás působilo? Tady se o něčem mluvilo, vy jste byli venku, viděli jste na vlastní oči, že to funguje, že je to jiné.

N: Když člověk přijede z té lodi dom, tak ho celkem tyhle politické a ideologické věci ani moc neberou.

T: Je to o domově tedy.

N: Přesně. Že jsem doma, kochám se tou naší nádhernou přírodou, chodím na pívko pořádný, je ho půl litra a má pořádnou pěnu, (smích) za rozumný peníz, a v podstatě jsem to ani nijak neřešil, co se tady děje.

⁷³ Z anglického go – jít.

V podstatě i dneska. Jako tady ty volby a jestli ČSSD⁷⁴ nebo ODS⁷⁵ nebo kdo. V podstatě je mi to šumafuk, abych se přiznal.

T: To odjedete na moře, když už je doma k nevydržení?

N: Protože jsem zaměstnaný u zahraniční firmy, která mě platí, takže tady s daněmi nemám problém. Zdravotní péči základní dostanu, když chci lepší, tak si zaplatím, protože na to mám.

T: Jasně.

N: Jo a tady ty žabomyší války mě nějak až tak neberou. No a to bylo v podstatě ještě za toho socialismu.

T: Takže z určitého pohledu jednodušší?

N: Určitě. Určitě jednodušší. V podstatě tenkrát sis politiku užila jenom na té lodi. Protože tam bylo: KSČ, ROH, mládežníci. (smích) Jen zahrádkáři nám tam chyběli. (smích)

T: A svátky jste slavili? Třeba První máj.

N: Jistě! (důraz) To bylo vždycky nějaké shromáždění, velitel nebo předseda strany pronesl proslov. To tam všechno bylo. Ale na té lodi, tam ten okruh starostí je strašně zúžený. Protože v podstatě tam se staráš jenom o práci, o jídlo a spaní.

T: První máj je takové zpestření?

N: První máj je zpestření, protože to byl státní svátek, za to bylo ovrtajm,⁷⁶ (smích), jako proplacený přesčas. Taky tam se obvykle kuchař blýsknul, že připravil během těch svátků vždycky trošinku něco slavnostnějšího. A také byl systém ježdění – hodně se měnil, ale když jsem začínal, tak kontrakt, tedy délka nalodění (nebyl to kontrakt, protože my jsme byli zaměstnanci), byla osm až dvanáct měsíců. Takže osm jsi tam mohl zůstat a dvanáct tě tam mohli nechat. Mezi tím sis třeba na týden jako odskočil, když byla loď třeba v Polsku. Třeba tam tři týdny stála, vykládala, nakládala. Takže se posádka mohla prostřídat, na týden třeba si odskočil domů. Ale jinak jsi tam byl minimálně těch šest, běžně jsi tam býval devět měsíců, dvanáct, i čtrnáct.

T: I to se stalo?

N: Stalo se taky. Potom doma to bylo velice krátké. Třeba po těch devíti měsících maximálně tři čtyři měsíce člověk byl doma. Víme?

T: Doma jste jen čerpal volno nebo jste mohl vykonávat i nějakou práci?

N: To jsi mohl. Mohl.

T: Jako brigádně?

N: Jako brigádně, protože vlastně jsi čerpal řádnou dovolenou plus přesčasy. Přesčasy, soboty, neděle, svátky, co se nasbíralo. Třeba jsem měl nasbíraný skoro rok. Rok volných dnů. Ale nebyli lidi, tak pořád žádali: „Jenom na měsíc, na dva.“ Pak se to protáhlo na šest. „Jenom na záskok.“ To taky byla taková politička. Kdo byl blíž Praze, ten si mohl vybírat, kdy pojede. Kdo byl dál, holt ne.

T: Jak to?

N: No leštění knih.

T: Takže se dalo chodit na plavbu a tam s nimi hovořit.

⁷⁴ ČSSD – Československá sociální demokracie.

⁷⁵ ODS – Občanská demokratická strana.

⁷⁶ Over time – anglicky přesčas.

N: Přesně. Já jsem z Opavy, daleko abych tam jezdil. Dnes už pendolino je tam za čtyři hodiny. Ale tenkrát vlak jel sedm hodin. (smích)

T: A když se dcery narodily, tak jste tady byl nebo nebyl?

N: Nebyl.

T: Ani u jedny.

N: Ani u jedné. Ani u jedné. První se narodila, to jsem se dozvěděl po třech týdnech. Teprve. Protože ona se ještě narodila v Oděse a my jsme s paní manželkou měli připraven takový kódový telegram. Že pošle na plavbu telegram „Pozdravuje tě“ a podle toho, jestli to bude holka, tak Katka. Když bude kluk, tak Petr myslím, nebo tak nějak. Tak to poslala na plavbu a tam řekli: „Nějaký takový ‚Pozdravuje tě‘ nějaká Katka no“. Tak to prostě dali normálně do obálky a poslali běžnou poštou, (smích) co se posílá. Ve služební poště vždycky byly ty soukromé zásilky. Tak to jednou za měsíc posílali. Tak jsem se to dozvěděl až po třech týdnech. (smích) Otevřu ten telegram, že jsem otcem. Takže komunikace nebyla jako dnes. Dnes mobil zvedneš a není co řešit. A to jsme tenkrát stáli na doku v Itálii. V Benátkách. Tam zase to stálo valutu. Ty valuty nebylo moc, tak každý škrtil, aby si koupil nějaké rádio nebo co tenkrát frčelo, takže nějaké telefonování z veřejných stanic ani náhodou. Takže to byla první. A druhá se narodila a já jsem asi týden potom vylodil.

T: Takže při té první byla oslava na lodi?

N: No to byla těžká oslava.

T: Těžká je kolik dní?

N: No, čtyři. Pátý den už mi... To jsem byl právě na té české lodi jménem Jiskra, to jsem byl praktikant po čtvrtém ročníku námořní školy. Byl jsem pobočník prvního palubního důstojníka. Ten mi pátý den říká: „Pane Jurčík, já chápu vaši bezmeznou radost, ale už byste to mohl ukončit.“ (smích) Protože loď stála v suchém doku, na opravách. Pro víno nebylo daleko, drahé také nebylo.

T: Takže to paralyzovalo celou skupinu.

N: Celou lód'! (důraz) Celou loď! (smích)

T: Tuhle prosbu vznesl kapitán, nebo první?

N: První, první nadhodil, že už bychom to mohli završit. (smích) No a druhá dcera vlastně se neslavila, protože se narodila a já jsem týden nato přijel domů. No a aby to nebylo tak jednoduché, tak tam bylo rizikové těhotenství, porod probíhal v Ostravě a museli tam pak s matkou jednou za týden jezdit na kontroly. Někjaká ta antitělíska. My máme různý Rh⁷⁷ faktory, takže to se tam muselo řešit. Já jsem zrovna přijel a ony druhý den měly jet na tu kontrolu. A já říkám: „Tak já ji tam zavezu autem.“ No a paní manželka říká: „Né, jseš unaveněj, že jo, z lodi, z cesty, já tam sjedu sama.“

No, napasovala to pod rozjetý náklad'ák s přívěsem a bylo po srandě. Dopadlo to dobře. Tam bylo takové náledičko, to byl únor, a ten náklad'ák vlastně hrnul to auto. Takže se nepřekutálelo. Rozmaširovaný bylo dobře. Tam zůstal jen motor dobrý. No, moje manželka to odnesla zlomenou českou na pravém koleni, dítěti se nestalo nic. Ale při podrobných prohlídkách jí zjistili vrozenou vadu, která by se normálně nenašla. Během tří týdnů už byla v Olomouci na dětské klinice. Tam jí dělali plastiku močovodu. A primářka mi říkala, že když se na to nepřijde, tak ty děti zhruba v deseti jedenácti letech umírají. Takže neštěstí, nebo štěstí v neštěstí. Auto se odepsalo, no čert ho vzal. Takže paní manželka byla dost dlouho v nemocnici s tím kolenem a mně Petru dali domů. Tak jsem to tam nancil, přebaloval, krmil. (smích)

T: Takže druhé dítě jste si užil.

N: To bylo dobrý. A je to znát, máme daleko takový vřelejší, intimnější vztah s tou mladší dcerou. Že jsem s ní byl v tom šestinedělí asi. No taky jsem zas nebyl tak dlouho doma, ale od února asi čtyři měsíce. A

⁷⁷ Rh (Rhesus) faktor – Rh faktor je zapříčiněn skupinou zhruba 40 antigenů, nejsilnější je antigen D; pokud je antigen D přítomen na povrchu červených krvinek, označuje se krev jako Rh+, v opačném případě pak Rh-.

v podstatě to jsem byl s tím miminem. Matka byla napřed v nemocnici, potom taky byla doma, ale furt to měla v gypsu. Takže jsem to musel obstarávat. Sousedky: „Nechceš pomoct?“ Říkám: „Né, já si poradím sám.“ Tenkrát ještě nebyly ty umělé výživy, to jsem přivezl z lodi ty Milupy. Takže kašičky, a říkám: „Já si snad nechám narůst prsa a budu si dělat děcko sám.“

T: Říkáte, že jste přivezl z lodi různé věci. Potkali jste se se závistí?

N: No tak.

T: Jestli více než někdo jiný.

N: Nejčastější negativní vlastnost Čechů je závist. To víš že jo. Třeba nevyslovenou, ale to víš, že tam pokukovali. Ale že by vyloženě ta závist, že by to nějak kazilo vztahy, to nešlo tak daleko.

T: A kde jste prodělal první rovníkový křest?

N: Jaj. Křest, to bylo vlastně po třetím ročníku. Po třetím ročníku, jak jsme jeli na té běžné nákladní lodi na Austrálii, tak jsme tam překračovali ročník. Ale to jsme spíš jen mezi sebou. Jsme tam vlastně byli čtyři študáci. Ale takový ten křest, co se prováděl u ČNP, to bylo později. To bylo daleko později, protože těch lodí přes rovník zase tak moc nejezdilo. Protože byly takové dvě oceánské linky. Jedna byla Polsko–Kuba a tam do rovníku nedojíždíš, a druhá byla Indie. A tam taky nedojíždíš rovník. Když už se ty lodě dostaly do charteru⁷⁸ a už se začala jezdit Brazílie, tak tam už jsem přes rovník jezdil. Myslím, že to bylo na cestě do Brazílie, to jsem byl tři, čtyři roky po škole.

T: Bylo to drsné?

N: No není to nic příjemného. (smích) Ale pak jsem dělal dvakrát Neptuna. (smích) Tak jsem si to vybral.

T: A je to opravdu tak drsné, že když se mluví o křtu, tak ti, kteří ještě nebyli křtěni, mají z toho strach?

N: No je to drsný. Je to drsný. Je to psychicky náročné i fyzicky.

T: Protože...

N: Žádná sranda. Protože to není jen takové pokropení jak farář (smích) při svatém přijímání. Už jenom ta příprava. To už takové psychologické zpracovávání novokřtěnce. Potom je zvaní před samotným křtem. To je ve vší počestnosti, to se mu udělá jenom nepořádek na kabině, musí pohostit družinu, to už chodí družina, ale ještě bez masek. No a potom ten další den. To víš, taky záleží na počasí. Ono někdy na rovníku je pěkná zima a někdy tam zase praží slunko. I zima je špatná i toho slunce moc. Když jsem dělal poprvé Neptuna (já jsem ho dělal dvakrát), tak jich tam bylo sedm, myslím, sedm křtěnců. No a na každého to je tak tři čtvrtě hodinky. Všichni čekají na palubě v žebříku. Takže ten první to má nejlepší. Skoro. (smích)

T: Kdo vybírá pořadí? Je to podle oblíbenosti? Nebo je dopředu určeno?

N: Není, není, není. Prostě se zavelí, ať se seřadí, a černoši vezmou žebřík a nasadí jim na ramena. (smích) A pak už se bere jeden po druhém. Samozřejmě, dámy a děcka měly přednost. Ty se udělaly první. Dokud ještě to bylo docela decentní. Protože samozřejmě se u toho požívá.

T: Takže se to v čase stupňuje?

N: V čase se to stupňuje.

T: A co za tu tři čtvrtě hodinu absolvuje ten křtěnec?

N: Jak to tam chodilo. Musí k holiči, musí k doktorovi, musí k hvězdáři, musí políbit mořskou pannu. (smích)

T: A ti všichni pro něj mají...

⁷⁸ Charter – nájem.

N: A ti všichni mají pro něj libůstky a kolem něho se furt točí černoši, kteří ho tak různě popichují a plácají na něj všelijaká (smích) smradlavá vajíčka a zatuchlé dršťky a takové srandičky. Také si poleží třeba v rakvi občas. Potom musí prolézt tunelem, jako ze severu na jih. Tam ho postrkávají plným proudem z požární magistrály. (smích) No a když konečně předstoupí před Neptuna, tak dostane to své jméno, rybou po rameni a si oddechne. (smích)

T: Stalo se někdy, že to někdo nezvládl? Fyzicky nebo psychicky?

N: No tam spíš ta psychika. Byli tací, že na to nepůjde.

Dřív to nebyl takový problém, opravdu to byla vyloženě společenská událost. V pozdějších letech i těch lidí začalo být míň na lodi, i těch křtěnců. Aby to byla paráda, tak to je čtrnáct dní, tři týdny příprav. A teď tam kvůli dvěma třem lidem se to nějak nevyplatí. Nebo tam byli zase nějakí rejpalové. Tam se musí platit výkupné. No a to běžně karton vizoura⁷⁹ bejvávalo, pět šest kartónů piva. Někteří to pojali tak, že prostě jenom aby družina „mě okradla“ (smích) „aby se nabalíkovala, chlastala“. Stejně se to potom vypilo společně. Se dělaly večírky. Ještě rozdávání diplomů, takový závěrečný večírek. No a nějaké takové protivné osoby se tam začaly vyskytovat.

Byl případ, že jo jo jo a najednou že ne. A tak jsme jako družina řekli: „Hoši, jako křtěnci, novokřtěnci, jestli si ho nezpacifikujete, buď všichni nebo nikdo.“ No tak ho nakonec zpacifikovali. Ale bylo to na tom vidět, že proběhl tou družinou a dej nám pokoj. Obyčejně, to bývalo tak, že nejsympatičtější kluk z té posádky nebo z novokřtěnců, tak ten vždycky dostal největší kartáč. (smích) Protože takové, které jsme jako moc nemuseli, s těma se moc nebudeš babrat. Tak ať to projde, a konec.

T: A na německé lodi křest neprobíhá vůbec?

N: Tam už vůbec. Filipíncům to absolutně nic neříká a v podstatě ty křty rovníkové to byl československý fenomén. I na té ruské lodi to bylo opravdu symbolicky, tak jak ten farář pokropí kropenkou, že a „Zdravas, Maria“.

T: A přes polární kruh jste zažil křest?

N: Polární také, jistě.

T: Já bych o tom ráda slyšela, protože my jsme tenkrát jeli do Grónska, ale protože nebylo pivo, tak nebyl křest. Takže já mám papír, ale nemám tu zkušenost. Proto se ptám.

N: Aha. No já jsem ve škole byl rok a půl na starých Košicích, na prvních Košicích, a ty jezdily pravidelnou linku Murmansk–Hamburk. Takže tam se přes ten polární kruh jezdilo pětkrát šestkrát do měsíce. Takže občas se i zorganizoval křest. Tam nebyli černoši, tam byli tuleni, lední medvědi, (smích) lavory ledu. (smích)

T: A venku nebo vevnitř jste to dělali?

N: Vevnitř, vevnitř. Tam by to bylo hodně studené, protože ani v létě na té lince nějak moc teplo nebylo.

T: A byl horší nebo lepší než rovníkový? Myslím, pokud jde o drsnost.

N: To bylo mírnější. Mírnější, samozřejmě. Spíš to bylo takové komorní. Nebylo těch zúčastněných v družině tolik. No, ale klasicky, Neptun tam byl, hvězdář tam také byl, aby vypočetl z hvězd, kolik zaplatíš. No pak tam právě byli takoví ti lední medvědi a tuleni. Ne mořská panna, ale tuleň. (smích) Takže nějaké to občerstvení křtěnec dostal, za košilu kýbl ledu. (smích)

T: A výkupné bylo podobné?

N: No menší, také menší.

T: Všechno menší.

N: Všechno bylo takové spíše komornější.

⁷⁹ Obvyklý název pro whisky.

T: Kdo vybere družinu?

N: Vždycky to spontánně přijde.

T: Ty budeš Neptun, ty budeš hvězdář, nebo se sami hlásí?

N: Tak mezi sebou. Samozřejmě, musí být už křtěný.

T: Jasně.

N: To je podmínka, že musí být pokřtění. Většinou Neptuna dělá někdo takový solidnější. Loďmistr nebo někdo z důstojníků. Každý si tam něco najde. Kdo je takový trochu drsnější, ten jde na doktora. (smích)

T: Černoši, to jsou teda iy miň solidní?

N: Černoši, jsou tam strojníci. Ti jsou i tak černí od těch strojů. Prostě se sejde skupina lidí, která je ochotna to zorganizovat, a mezi sebou už si funkce rozdělí. Protože to si potom každý musí propriety připravovat.

T: Takže vždy mezi nimi panovala nějaká spontánní dohoda?

N: Jo. Jo, jo. To nebylo direktivně. Ono v poslední době už nikdo akorát nechtěl dělat Neptuna. Tak mě dvakrát do toho navrtali.

T: A proč? Musí být solidní?

N: No, asi. (smích) Je vlastně jako šéfem celé té záležitosti. Tak má i určitou odpovědnost.

T: A kapitán řekne předem „Tohle už ne.“ – jestli předem nějak koriguje družinu, nebo jestli to nechá volně plynout.

N: Tak nějak rámcově se promluví do duše. No ale potom záleží na konkrétní situaci, jak se to zvrhne. Ale od toho je tam i ten Neptun, kdyby se některý z těch kluků nějak moc rozjel, začal dělat nějaké nejmarnosti, tak aby ho trochu přibrzdil.

T: Ta jeho úloha.

N: Trošku to dirigovat. Jsou tam někteří, kteří když byli sami křtění, tak byli s prominutím posraní, a potom když už jako křtěnci mohli být v družině, tak si asi léčili nějaké komplexy. Takže někdy opravdu ty chlapce bylo potřeba mírnit. A kór, když se do toho ještě alkohol připlatl.

T: Jako mazácká vojna?

N: No.

T: A vztahy v posádce? Mezi mužstvem a důstojníky?

N: V podstatě jsou docela demokratické, řekl bych.

T: Byla tam nějaká hierarchie...

N: Tak samozřejmě. Důstojník je důstojník. Vyšší důstojník je vyšší důstojník. Ale nebyla to nějaká Kriegsmarine.⁸⁰ Ono to bylo tak nějak dané tím socialistickým systémem, rovnostářství, že se tam dost pěstovalo.

T: A pěstovalo se, nebo také naopak? Jestli třeba někdo řekl: „Já jsem důstojník a rovnostářství si nechte v republice.“

⁸⁰ Kriegsmarine (válečné námořnictvo) – oficiální pojmenování německého válečného námořnictva v letech 1935–1945.

N: Mmmmm, já bych řekl, že se to pěstovalo, to rovnostářství. Když dělnické profese propagovaly teorii stejných žaludků.

T: To znamená co?

N: No, že by měli mět všichni stejné platy. (smích) Oficíři, to byli kosmetici, ti nemuseli, ti měli ručičky hlad'oučký, ti nic nedělají. A to se nenosilo. Prostě tvrdý kovák s bicepsy.

T: Přitom zodpovědnost je tam veliká.

N: No právě. Jsme jim vždycky říkali: „Jsi mohl jít do školy a mohl jsi být oficírem taky.“ (smích) Ale někdo holt na té palubě musí být i v té dělnické profesi.

T: A mezi mašinou a palubou vztahy?

N: Hodně záleží na lidech. Někdy se na těch lodích sešla posádka, že to byla radost. Třeba osm měsíců bez jakéhokoliv hašteření, úplně perfektní. Jindy zase stačí jeden rejpal, dva, a rozloží ti posádku úplně. Že paluba nemluví s mašinou, mašina nemluví s palubou.

T: Mohli do toho první palubní nebo kapitán zasáhnout, když viděli, že tam mají ty rejpal?

N: No poslat je dom jedině.

T: Bylo to tedy v jeho pravomoci nebo to musel vydržet?

N: No tak. Uprostřed oceánu ho domů nepošle. Ale stávalo se, že se na podnik vysvětlilo, „že tady rozkládá morálku“, a jel.

T: A zabralo to.

N: No, nezabralo. Protože na příští lodi jsi ho potkal zase.

T: A kádrování se tam nějak projevovalo? A donašeči?

N: Tak jistě. Samozřejmě. Byli všichni donašeči. (smích) Téměř.

T: Ale úplně všichni snad ne?

N: Bylo tam hodně zpravodajců.

T: A to se vědělo nebo jste to zjistil potom?

N: Vědělo, tušilo. To se tušilo. To sis mohl vydedukovat. Když byla nějaká záležitost na lodi, která musela být nahlášena.

T: To jsou jaké záležitosti?

N: Že se někdo vožral, že někdo byznys nějaký bouchnul, že chodí za děvkama. A to všechno byli dopisovatelé, kteří kádrový a morální profil posílali na plavbu. A potom z těch náznaků už se dalo usoudit, kdo to bude. (smích)

T: A když to takhle nahlásili, nese za to důstojník nebo kapitán nějakou zodpovědnost? Také měl problémy?

N: Když to dopisovatelství bylo jen „jedna paní povídala“, tak z toho se nic nedělalo. Ale samozřejmě na kádrovém oddělení si to zaznamenávali. No a když šlo třeba o povyšování, tak vzali v potaz tady tahle hlášení. Samozřejmě, když byl průšvih, který se řešil otevřeně, no tak tam to řeší kapitán. To už je potom o něčem jiném. Ale takové bla bla bla a tohleto, tak to se tam u Československé námořní plavby nosilo. (smích)

T: Ti dopisovatelé mohli být nějak zvýhodňováni?

N: Oni si právě mysleli, že budou.

T: *Když to bude lodník, těžko něco získá.*

N: No jak to? Lodník je nejhůře placená práce, pak je námořník druhé třídy. A může jako lodník jezdit dva roky, tři roky, anebo taky může jezdit půl roku. To samé námořník druhé třídy. Ten musí odjet zase určitou dobu, aby mohl dělat námořníka první třídy, a námořník první třídy už může dělat loďmistra. Takže to víš, že i v těch postupech i ve výběru lodi. Protože byly lodě těžké, problematické, nějaké špinavé náklady, častá rotace. A byly lodě pohodlné, že se tam nasypalo, měsíc se jelo, vysypalo se, za dva dny se to spláchlo a zase Havaj, že. Mohl jsi manipulovat, jak se dostat do přízně. Třeba na tom nalod'ovacím. Kam se dostat a v jaké pozici.

T: *Zažil jste nějakou takovou událost, jako když třeba Vítkovice havarovaly, nebo ten Pionýr, když se potopil?*

N: V té době jsem byl aktivním plavcem. Naštěstí jsem tam nikdy nebyl. (smích) Naštěstí jsem tam nikdy nebyl, ale jednu bouračku jsem zažil. S lodí Bratislava jsme pluli z Brazílie, měli jsme plný náklad železné rudy a vezli jsme to do Štětína. Šwinoujście, Štětín. A v dánských úžinách, kde se vlastně napojuješ na Balt, tak tam je ještě odbočka na Kielský⁸¹ kanál. A na té křižovatce, ve tmě, v půl druhé ráno do nás vrazila panamská loď a tou bulbou, tou hruškou vepředu, se nám zrovna trefila do prázdné ládovny. Protože železná ruda je strašně těžká a ty lodě na přepravu hromadných substrátů vlastně byly dělané, že se střídala krátká malá ládovna, pak velká. Malá, velká. Takže váha rudy se vešla do těch malých ládoven. A ty velké, tam vlastně byly dvě velké, dvojka a šestka, ty byly prázdné. A ona se nám ta loď trefila do šestky. Během dvaceti minut jsme nabrali šest tisíc tun vody navíc k celému nákladu. No byla tam mlha, bylo tam nějaké manévrování, autor-pisatel Franta Ptáček tam dělal druhého palubního důstojníka. Já jsem po půlnoci odevzdal vachtu, šel jsem ještě za lodním lékařem si dát pivo před spaním, no a najednou poprask. Kdo byl první u záchranných člunů, byli stevardi. (smích)

T: *To jsou tak bděli nebo tak vystrašení?*

N: Tak opatrní. S kufry, s byznysem, (smích) s penězi. I když podle předpisů do záchranných prostředků si nesmíš nic vzít. Kromě deky snad navíc. A flašku vody.

T: *A opravdu jste nastoupili do člunů, nebo jste to nějak ustáli?*

N: Loď se nepotopila, nenasedla, ale ten ponor se tak snížil, že z hlavní paluby se daly čvátat nohy ve vodě. Bylo to dramatické. Tam se jelo podle radaru; a teď tam zase začaly nějaké zmatky, viděla se druhá loď, tak se udělalo kolo. No ale dopadlo to docela dobře, protože nám ta loď vletěla do levé strany. To znamená, že v konečné poloze nám vrazila doleva. To znamená, že my jsme museli být zprava. A to nám měla dát přednost. Ale protože tam dělali kolo, celé to zamotali.

T: *A takovou událost vyšetřuje země, které vody patří?*

N: Na to jsou arbitři. Na každý ten kontrakt je určený arbitr. Já myslím, že se to v Londýně potom řešilo. Většinou to bývá Londýn.

T: *A na plavbě byl z toho nějaký poprask?*

N: No tak samozřejmě, že byl poprask. Také právní oddělení s tím mělo honičku, jak říkám: naštěstí, že to bylo zleva. Kdyby to praštilo zprava, což možná původně aj tak mělo být, tak by byla větší chyba na naší straně, a to by byl průšvih.

T: *A mohli za takový průšvih vyhodit i toho člověka? Nebo kapitána?*

N: Pokud není prokázán úmysl nebo vliv alkoholu nebo drog, tak ani ne. Protože každá ta společnost námořní je pojištěna proti chybě vlastní posádky.

T: *Ale mohlo se to třeba zneužít, když byl někdo nepohodlný?*

⁸¹ Kielský průplav, německy Nord-Ostsee Kanal – umělý průplav v severním Německu, spojující Severní moře a Baltské moře.

N: Tak jistě, samozřejmě. Ale veliký kapitán Beran, zvaný Zlaté rohy, ten tam byl dobře zapsaný, tam to nehrozilo. (smích)

T: A ruské kapitány jste taky zažil? Nebo tedy sovětské?

N: Určitě. Možná víc než českých.

T: A?

N: S některými to šlo, s některými to bylo slabší. V podstatě ti sovětsí kapitáni, to byla zase politika. To byla vlastně povinnost. Moskva prostě určila procento kapitánů, které u floty bude, a šmitec.

T: Takže to nebylo, jak se píše, že ruští kapitáni jezdili, protože máme málo vlastních?

N: Ne, ne, ne, ne. To se jenom prostě halilo do toho, že nám mají předávat zkušenosti. Kolikrát třetí palubní důstojník byl lepší (smích) jak ten kapitán. Jazykově nic. A někteří byli hodně slabí. Všelijaké tlačanky hrály roli. Nebo před tím jezdili jenom někde po Kaspiku. (smích)

T: A ti slabí, vnášeli na loď politické prvky, když byli z Moskvy přidělení, nebo ne?

N: Většinou se do těch československých posádek nemontovali. Oni byli rádi, protože samozřejmě podstatně lepší prachy než v Sovětském svazu měli. A furt měli výmluvy, že neumějí ani česky ani anglicky, takže za ně všechno dělali první palubní důstojníci, radiáci. Takže on měl Havaj. (smích)

T: Turistika.

N: Turistika. Vyloženě turistika.

T: Jezdili i někteří důstojníci ze Sovětského svazu?

N: Později tam byli nějakí strojní důstojníci, anebo když tedy opravdu zrovna nebyl volný žádný náš důstojník.

T: A ještě nějaké jiné národnosti jezdily?

N: Poláci.

T: Také?

N: Poláci jezdili. Rusáci a Poláci.

T: A ti jezdili, když byl nedostatek sil?

N: Jo. Poláci byli, když byl vyloženě nedostatek. Také jsem jich pár zažil. Vlastně já jsem střídal, díky třetímu palubnímu důstojníkovi polskému jsem docela rychle postoupil. Jemu už končil kontrakt a tak říká: „Jed' do Prahy na zkoušky a já dám žádost o vyloďení a oni tě sem pošlou.“ Takže jsem to tak udělal a vrátil jsem se tam. Byl jsem tam půl roku jako kadet a vrátil jsem se už jako třetí.

T: Já vím, že je to rozdíl v zodpovědnosti, ale která práce – třetí, druhý, první – je taková nejzajímavější?

N: No nejzajímavější je první palubní důstojník. Ale ten se také nejvíc nahoní. Protože třetí palubní důstojník je odpovědný za požární a záchranná zařízení. Takže on si tam leští ty hasičáky, kontroluje, vypisuje. Druhý, ten má zase na starosti navigaci. To znamená navigační mapy, navigační přístroje, maluje cesty. Kapitán mu akorát řekne od tadyma, a ty už to rozpracuj. Opravy musí dělat, protože pořád jsou nějaké ty, z notes to mariners.⁸² Furt nějaké update,⁸³ furt tam něco vylepuje, přeškrťává, zapisuje. Takže to je jeho činnost. No a první, ten má údržbu, náklad a v podstatě už se připravuje i na funkci kapitána.

T: A jaké to je, když první čeká dlouhé roky a pořád funkce kapitána nepřichází. A jezdí ti slabí kapitáni...

⁸² Notes to mariners – poznámky pro námořníky.

⁸³ Update – aktualizace.

N: Anebo ještě mladší. A ještě slabší.

T: Anebo ještě mladší. Jak se v tomhle žije?

N: To záleží na každém, jak je ambiciózní. Jako ambicióznější hoši, ti to prožívají úplně příšerně. Jsou zase takoví spíš trošku salámisti, ti to tak nějak berou, jak život jde. No a někteří třeba ani nemají odvahu toho kapitána dělat.

T: Že je to moc velká zodpovědnost?

N: No, tam už máš konečnou odpovědnost. To vypadá, že opravdu nic neděláš. Nejezdím tak dlouho kapitánem, jak jsem předeslal, že jsem dost dlouho seděl na těch pozicích nižších, jezdím pátý rok. Takže když si to člověk tak nějak uspořádá, na dlouhých přejezdech tam fakt docela není co dělat. Nejhorší jsou kapitáni, kteří si vymýšlejí na úkor posádky. Že stojí za zadkem a šťourají. To jsou takzvaní čífové, kteří se stali kapitány a čífa zůstali.

T: Aha. Že se od toho neoprostili.

N: Se neoprostili od toho, že ten kapitán už je tam k něčemu jinému. Pokud chce zasahovat, tak od toho má prvního palubního důstojníka: „Pojď sem, Franto“ nebo „pane první“ nebo tak. Podle toho, v jakých jsou vztazích. „Hele, já bych si to představoval takhle, něco s tím udělej.“ Ale jsou někteří, kteří vyloženě chodí po palubě a za loďmistrem. Ráno se rozdělí práce. Čífové to s loďmistrem zorganizuje ráno. No a čífové po osmé hodině vlastně má volno, protože zase od šestnácti má druhou část služby. Tak třeba je zvyklý, že si jde hned po té službě zdřímnout. Někteří chodí až odpoledne. Tak se rozdělí práce, jde si třeba dáchnout na chvíli, no a kapitán vyleze na palubu a úplně to tam překope. A teď jsou i ti lidé z toho takoví rozvrkočení, že v podstatě nikdo neví, co má dělat. Pracovní efektivita se snižuje a přichází nervozita. Já jsem byl také vždycky našťvaný, když mi do toho kapitán nějak zasahoval. On mi má dát nějaký rámcový plán. Stejně každý měsíc ten první palubní vypracovává plán práce. A to už je trošku detailnější. Ale takový ten generální náhled, jestli se věnovat trupu lodi nebo nástavbě nebo skladišti, tak to dá kapitán a detailní realizace, to už jeho starost nemá být. Jeho starost má být finální kontrola. Ale ten proces má nechat svým podřízeným. Taky jsem to neměl rád, když vysvitlo sluníčko, on se tam nudil, starej, jak se říká kapitánovi, a začal slídit po palubě a vopruzovat. (smích) Takže jsem si toho zažil za ta leta dost, takže se snažím to nedělat. (smích) Opravdu, mám tady ty své důstojníky, těm nastíním, jak bych si to představoval, a tu realizaci už nechám na nich.

T: To vlastně probíhá celá komunikace v angličtině na lodích s Filipínci?

N: Dnes už s Filipínci jedine anglicky. A když ve vyšším velení je někdo od nás nebo Ukrajinci hodně také bývají nebo Poláci, tak s těmi mluvím jejich rodnými jazyky. Nejjednodušší je, když se dá komunikovat česky.

T: A sejde se vás více Čechů?

N: A jo, teď jsem třeba měl prvního strojního důstojníka svého spolužáka z Oděsy. Byl tam jako první strojní důstojník, protože sice do Oděsy šel s námi na navigaci, ale pak mu zjistili nějakou oční vadu, se kterou nemůže dělat navigátora. Takže ho přešoupli v Oděse na strojnickou fakultu. Takže jezdí jako mašinový čífo. To bylo úplná pohoda, protože o těch všech problémech jsme si mohli mluvit, jak nám zobáky narostly, česky. A prvního jsem tam měl Ukrajince, no a s tím jsem mluvil zase úplně plyně rusky. Můj druhý rodný jazyk.

T: A nějakou výjimečnou událost jste zažil? Třeba úrazy, těžké úrazy.

N: Naštěstí těch těžkých úrazů moc ne. Smrtáka žádného jsem neměl nikdy na lodi. Ale sám jsem spadl z deseti metrů volným pádem se záchranným člunem. Byla tam nalomená kůstka v patě, takže jsem tři měsíce marodil. Tak jsme cvičili, tak jsme cvičili, až jsme docvičili. To už bylo po rozpadu České námořní plavby. Jsem byl u německé firmy a měl jsem tam kapitánku, (důraz) byl jsem tam jako první palubní důstojník. Byla tam kapitánka, Polka. No a to bylo ve Veracruzu, v Mexiku, že musíme udělat poplach. Takové tréninkové cvičení „muž přes palubu“. Se spuštěním záchranného člunu, se všim všudy, jako bychom měli někoho zachraňovat. Jak řekli, tak udělali. To je tříčlenná posádka toho záchranného člunu. Navlíkli

jsme si neoprenové obleky, spustili nás dolů na vodu, tam jsme se odpojili, nastartovali motor, zajezdili, dobrý, fajn.

Přijeli jsme, připojili se, no a začali nás tahat. A ono to nějak nešlo. Furt nějaké koncové spínače. Tak nevěděli nic lepšího, než vypojit všechno blokování a úplně na ostro. A tam u těch vrátků jsou elektromotory, které nemají brzdu. Normálně, elektromotor když se točí, tak má brzdu. Elektromagnetickou. Ale tady, protože je to vlastně hlavně určené k tomu, aby to sjelo dolů, tam brzda nemůže být, brzdí se tím, že je to jakoby v závěru. Ale když vypojujím všechny ochrany, tak ťukneš na spínač, aby to jelo, a když spínač pustíš, tak se to nezastaví. Normálně, když má motor elektromagnetickou brzdu, zmáčkneš knoflík a pustíš ho, tak to okamžitě stojí. A tady to bylo na dojezd. A oni nás vytahovali, vytahovali, vytahovali a ten poslední moment, když jsme byli na úrovni paluby, tak ten operátor měl jenom takhle ťuknout, ale on to možná trochu víc podržel. A když to pustil, tak to furt jelo. Jelo, jelo, jelo, až doješlo úplně na ten hák. Až do dorazu. A prdlo to a byli jsme vyloženi. Tak zhruba z deseti metrů ten člun s námi takhle prásknul na vodu.

T: Všichni měli nějaké zranění?

N: No, námořník měl spíš jenom otřes. Já jsem potom chodil týden jak žebrák. Ten námořník, ten měl spíše jenom psychický šok, tomu se nestalo nic. Já jsem měl na pravé noze našťipnutou nějakou kůstku. A co tam byl s námi druhý strojní, tak ten dopadl blbě, protože v ten moment, kdy už se to jako vytahovalo, když už to bylo na úrovni paluby, kdy on měl vystupovat, tak se postavil. A v ten moment, jak to prdlo, tak on vlastně ve stoje spadnul. Já aj ten námořník jsme seděli na zadku. A zlomil jsem si stehenní kost. To jsem měl ještě myslím tady nadočnicový oblouk, myslím, na šití, ale to byla prkotina. Ta stehenní kost, to se vlastně nevidělo, protože z toho nic nekrvácelo. A ještě k tomu, jak člun žuchnul, tak druhý strojní měl hlavu ve vodě. A já také, jak jsem dopadl, tak zlomek vteřiny jsem byl mimo. No, probral jsem se. Nevím, jak dlouho to trvalo. Spíš zlomek vteřiny. Ale to mi proběhlo v momentě všechno. Říkám si: „Tak, a máš po ježdění konec, šmitec. Vozík, když to dobře dopadne.“ Jo, to opravdu takhle rychle proběhlo.

A teď jsem se probral a vidím toho hocha, že má hlavu ve vodě. Říkám: „Ty brďo.“ Teď máme ty zdravotní všelijaké kurzy, tam poranění páteře se dalo předpokládat, takže co s ním. Ale říkám: „Když ho neotočím, tak se mi utopí.“ Protože on byl také v bezvědomí. Si říkám: „Co s tím?“ Nedá se nic dělat, jsem ho vzal za límec, abych ho otočil. A právě to bylo dobré, že zřejmě při tom pádu se dostal do takového bezvědomí, že si neloknul vody. Jestli tam byl pět vteřin, možná ani deset vteřin ne, než jsem ho otočil. On vlastně byl v bezvědomí, takže jakoby nedýchal. A když jsem ho otočil, tak otevřel oči, začal dýchat. A byl v šoku. To byl klasický šok, že „mně nic není“, kdesi cosi.

Teď záchranná akce. Co ještě bylo, že on nějak moc spěchal a odpojil přívod paliva na motoru. Prostě už to připravoval pomalu na uskladnění. A jak jsme žuchli, tak tam zrovna byl odlivový proud, takže nás to neslo jakoby z toho přístavního bazénu ven. A já tam jako velitel člunu, ale jsem si nevšiml, co on tam všechno odpojoval. Tak jsem to nemohl nahodit. (důraz) Tak ještě že tam máme ty vysílačky. Tak mi tam ještě radí, co mám udělat. Prostě nešlo to nahodit. (lehký smích) Záchranná akce, celý záchranný systém v přístavu. Tak pro nás přijela pilotka,⁸⁴ co rozváží lodivody, tak nás odtáhla ke břehu. Tam hasiči, doktoři, prostě všechno.

A teď vykládali toho kluka, ti záchranáři měli takové prkno. No ale přece jenom z toho člunu na to nábřeží to bylo tak metr padesát určitě. A já jsem si vůbec nevšiml, že mám něco s nohou, tak jsem jim ještě pomáhal. Normálně ho vysypali. (smích) Nicméně, odvezli ho do nemocnice a okamžitě šel na operaci. A říkali, že to měl zlomený, bylo to vevnitř. To znamená, že tam hrozilo vykrvácení do stehna. Což je možné. Do stehna se prý vejdu tři čtyři litry krve. A v podstatě nic nevidíš, jen že se to začíná nadýmat. A že to měl teda kousek od té aorty, od té hlavní tepny stehenní, takže to měl namále. A je fakt, že potom ještě po roce a půl nebyl fit, aby mohl jezdit. Takže ten dopadl velmi špatně.

No a já jsem došel po vlastních. Musel jsem takhle obejít bazén,⁸⁵ v tom obleku jak strašák. (smích) No a teď přijdu na loď, ještě normálně, v pohodě, jsem říkal, vylezu. No a začalo mi to normálně modrat a puchnout. Ten tam říká: „Ty vole, nebuď blbej. Jdi za kapitánkou, ať tě pošle na rentgen a tohleto. Co s tím je.“ Jak řekli, tak udělali, tak pro mě přijel agent. Jel jsem do té nemocnice a tam jsem právě viděl toho borca s tou zlomeninou, že ho zrovna chystali. Mně to zrentgenovali a říkali, že tam je (důraz) podezření, že ta jedna kůstka není odlomená, ale že to je našťipnutý. Tak mi to dali do gypsu a jel jsem za tři dny dom. (smích) Takže takovéhle akce. Ty pády člunu, to bývaly smrťáky.

T: Na závěr bych se zeptala, jaký je váš názor na rozpad Československé námořní plavby.

N: No.

⁸⁴ Malý motorový člun

⁸⁵ Přístavní nádrž.

T: Jestli se tomu dalo nějak zabránit, nebo nedalo.

N: Zabránit. Zabránit se dá všemu. Samozřejmě z mého hlediska mě to hodně mrzí, protože jsem tam nechal v podstatě dvacet let života. (bouchne rukou do stolu) Já z toho obviňuji naše Vašky.

Protože námořní plavba v rámci zahraničních obchodů byla po Omnipolu, který se zabývá zbraněmi, nejproduktivnější výrobce valuty. To znamená samozřejmě ne třeba v objemu, ale za vložené prostředky. Že ten dolar vycházel, já nevím, na osm korun. U Omnipolu vycházel na sedm padesát. Pak dlouho nebylo nic, pak nějaké Sklo Union dělal ten dolar za čtrnáct, za patnáct korun. Takže velice rentabilní. Nemluvě o tom, že v době sametové revoluce se začaly nakupovat nové lodě, takže i průměr floty byl někde kolem sedmi let, což je velice, velice dobré. Byly tam vlastně obrovské prostředky. To bylo nějak přes tři miliardy, cena té flotily.

No a začala tady ta kupovaná privatizace. Ta první vlna. A kdo šel do první vlny privatizace? Nejlukrativnější podniky. Ted' se začalo špekulovat s těmi daňovými ráji, aby se nemusely tady odvádět daně. Tak to prostě rozhodli na dceřině společnosti registrované na Maltě. S Maltou se začalo. No a v podstatě matka, jako ČNP, jim potom ty lodě, ty cese prodala. Ale za úplně směšné ceny. Když se podíváte na toho Bastla, on to vydal i knižně, ale je to i...

T: Má to na webu.

N: Je to i na webu, že jo. ČNP.cz. Tak prodali, já nevím, loď za jeden a půl milionu dolarů a za tři týdny ta loď byla prodaná za pětadvacet milionů. Chápeš to?

T: A kdo na tom vydělal?

N: No, kdo na tom vydělal. Vedení podniku zase ani tak moc ne. Protože ono to tam bylo spojené s těmi fondy od Koženého. V podstatě všechno jakoby zastřešoval feditel Kožený. Ale tomu Koženému kdo dal volnou ruku? Havel, Klaus, jak se jmenoval ten, Ježek. No prostě tady tyhle nejvyšší špičky mu daly možnost s tím takhle hospodařit. Když se Klaus oficiálně vyjádřil v médiích: „Na co je středozemské zemi námořní flotila.“

T: Takhle se vyjádřil?

N: To se takhle vyjádřil. Přitom jsme měli vlastně po Švýcarsku druhou největší flotilu jako suchozemský stát. A určitě to vydělávalo. A celý systém byl, že se to nemuselo nikomu zadávat, že tam byl technická část, jako investice do nových lodí, výchova posádek. Bylo to komplexní. Že nemuseli žádnou službu pro provozování nikde nakupovat. Což je taky dneska dosti zřídka.

T: A budeme mít ještě flotu, nebo už nikdy?

N: Těžko. Těžko, těžko. Protože investice do toho jsou obrovské. Tady asi ty peníze nikdo nemá. A ta výnosnost není zase až taková. Výnosnost námořního podnikání je kolem šesti procent. To není moc. A tenkrát, když jsi dal hotové peníze do banky, tak jsi dostal patnáct. Sedmnáct. V té době. On ten Kožený není podnikatel, jenom výrobce peněz, ten jenom špekuluje, co je výhodnější. To víš, ty sliby, jak prostě zachová, flotu. Sliby chyby. Vodička, když dělal ministra dopravy, bil se v prsa, že nedopustí, aby zanikla námořní plavba.

T: A je to pryč.

N: Je to pryč.

Jan Kostečka, strojmistr

T: Nejdříve bych se zeptala na tvoje dětství a pak na to, jak jsi se dostal k námořní plavbě.

N: Moje dětství bylo nádherné. Za staré éry ještě, to už dnes můj kluk nepocítí. My jsme jezdili na dovolenou jenom do Čech, na tábory, babička bydlela, prostě babička, bydlela v baráčku. Dnes my, pro naše vnoučata, bydlíme v panelákách. No, byl jsem lump. Kde co ukrást, skočit přes plot, to bylo naše. Taková partička támhle v jedné čtvrti liberecké.

T: A o moři už jsi v dětství přemýšlel?

N: Spíš až v dospělosti. Já jsem se vyučil vlastně automechanikem pro dieslové motory. Tady v Liazu, v Liberci. A loď, to byl vždycky takový sen. Ale neřešil jsem to. To bylo někde v nedohlednu.

Až jednou, už jsem byl ženatý, dlouho jsem byl ženatý, už deset let, jsme jeli z Polska vlakem nazpátek z dovolené. A jeli námořníci dva. A už to bylo. Rozdělna se balantýnka⁸⁶ a já jsem dával otázky asi jako teď ty mně: jak se k tomu ten člověk dostal, a tak dále. A najednou se to ve mně probudilo. Já říkám: „Ježiš, to by bylo něco pro mě.“ No tak mi dal kontakt tenkrát na paní Šteklovou a já jsem si to prostě zařídil. S tím, že budu jezdit těch pět let, jsem slíbil doma manželce. Já jsem měl vlastně dobrou práci, dělal jsem ve zkušebně motorů v Liberci. Tak jsem se přihlásil. Akorát že nebrali, takže mi trvalo skoro tři roky, než jsem se tam dostal.

T: Čekalo se, až budou místa.

N: Čekalo se, nevím, jak se to dělalo. Skoro ještě tři roky jsem čekal. V té době jsem dělal rok pro plavbu tady v Černousích na pile. Protože oni dělali nějaký vedlejší produkt, nástavby na baráky. Takže mě zaměstnali takhle, jakoby čekatele. A bylo mi řečeno, že žádný z chodníku se nebere.

T: Také tě kádrali?

N: Trošku jsem měl problémy. Otec v šedesátém devátém odešel ze strany. A to mi bylo pak naznačeno, že tam je v tom malinko problém. No, dopadlo to. Já jsem tlačenu žádnou neměl, jenom jsem čekal, jestli to bude. Možná, že kdybych zatlačil někde, já jsem ani nevěděl, jak se to dělá, tak by to bylo rychlejší možná.

T: A na první loď jsi šel kdy?

N: Na první loď jsem šel v roce 1988. V létě. Na Sitno. Indie a Evropa. Koloběh. To jsem si říkal: „Ježiš, člověk se dostane za starý éry ještě takhle ven.“ Což jsem byl snad na Slovensku jenom, možná v Polsku v té době. To byl takový zvláštní pocit. A mně bylo třicet let v té době; bažant, druhý motorář třicetiletý. (smích).

T: Jaká byla ta první cesta?

N: No, teplá. Vedro. Vedro. Jeli jsme autobusem přes Rakousko, z Prahy samozřejmě, do Koperu. Tenkrát to byla Jugoška, dnes to je Slovinsko. A odtud jsme jeli do Indie, s mezipřistáním v Džidě.⁸⁷ Tam jsme ještě nabírali a bunkrovalo se tam.

No a tak jsem pozoroval ty lidi hlavně; jak se kdo chová. Já jsem si myslel, že to je nějaká elita. A viděl jsem všechny v montérkách, jak ve fabrice nějaké. Všechno takové normální. Opravdu jako v nějaké fabrice.

T: Ale přesto se ti to zalíbilo.

N: Určitě. Protože jsem technický typ. Akorát, že jsem byl vyučený na těch naftových motorech, tak tam jsem poznal, že je daleko více těch systémů, které musím zmáknout, abych se do toho dostal. Všechno bylo ztrojený.

T: Jak dlouho jsi byl na první cestě?

⁸⁶ Whisky Ballantines.

⁸⁷ Džidda (Jeddah) – přístavní město v Saudské Arábii, na pobřeží Rudého moře; také brána do Mekky.

N: V červnu jsem naloďoval a tak nějak na Vánoce jsem se dostal domů. První Vánoce ne, ale spoustu jsem jich strávil na lodi.

T: Jaké jsou Vánoce na lodi?

N: Takové jako na pionýráku. Stoly nazdobené, dekorace krásné. Je to takové jiné než u rodiny. Jako na vojně trošku.

T: Bylo to i smutné?

N: No, smutné. Samozřejmě, že se vzpomíná na domov. To je vždycky. Jednou babička na mě byla pyšná, jako moje máma, že jsem námořníkem, tak mi nechala zahrát něco do rádia. Jenže to se nějak nepovedlo, takže to nikdo neslyšel, ani já ani oni. Ona tam byla výhoda, že, ten systém už si nepamatuji, byla možnost telefonicky domů. Tak se zavolalo, trošku hlásky roztřesené.

T: A jak to manželka snášela?

N: Manželka, víš co. Já jsem prostě takový typ. Ona říkala: „Nebudu ti to zakazovat, protože stejně by sis udělal, co chceš.“ Když jsem šel na první loď, tak jsem slíbil na těch pět let. Jenom poznat prostředí v té strojovně, jak tam všechno chodí, a tak. To mě právě hnalo dopředu. A nakonec to bylo dvanáct let.

T: A finančně jsi si jako námořník pomohl?

N: Ani moc ne. Já jsem měl dobrou výplatu tady. To jsem tušil, že to nebude na lodi takové. Všichni okolo, tady ty pozemské krysy, které nemají křest za sebou, tak si myslí, kdoví jaké to tam nebylo na peníze. Což nebylo pravda.

T: Dřív asi byla také výhoda, že jsi se dostal do zahraničí, že?

N: Přesně tak. To bylo takové privilegium, že jsme se mohli podívat. I když to nebylo zas takové, protože pořád člověk měl v sobě, že se musí vrátit na loď, že tam má nějakou službu a podobné věci. Takže to nebylo takové volné, odpočinkové.

Ale jako dítě jsem psal do hotelů, sbíral jsem hotelové nálepky a prospekty, a najednou během těch let na lodích jsem komunikoval i s těmi hotely. Třeba jsem se vyfotil před hotelem někde na Taiwanu, odkud jsem kdysi dávno dostal spoustu propagačních materiálů. To je také zajímavé.

A ve škole základní mě bavil zeměpis, takže to s tím bylo spojené. Podívat se. Ty peníze se neřešily. Nebylo to o tom. A hlavně podívat se do té mašiny, jak to tam chodí. Protože to prostředí je také, jak bych to řekl, také hulvátské k člověku. To už k tomu patří, že jsou to také trochu galeje.

T: V čem je prostředí hulvátské?

N: Vedro. Smrady. Trika se každou chvilku prala, protože byla zpocená. O mašině mluvím, protože jsem byl mašínák. Na palubě kluci to měli trošku jiné, ale také žádný med samozřejmě. Každé oddělení mělo svoje pro a proti.

T: Takže prostředí bylo hulvátské, a jaké byly vztahy mezi lidmi?

N: Víš co, já jsem to možná přehnal. Ale to prostředí bylo nejhorší. Ale vztahy, to záleží. Kolik lidí, tolik názorů, nálad. Některé lodě byly vynikající, jinde stačil jeden dva a už to nebylo také.

T: A které lodě převažovaly?

N: Já bych řekl tak půl na půl. Že to nebylo vyloženě ideální, zrovna třeba jedna loď, kde absolutně se mi nelíbilo. Teď už nevím, která to byla. To vůbec neřešíme. To bych nerad. Ale z těch dvanácti lodí bych řekl, že jedna se mi vůbec nelíbila, protože to bylo také opravdu nekemanda, jak říkáme u nás v rodině. Netykavka taková. A jinak bylo dobře většinou. Víš co, to je hodně mezi odděleními, paluba, mašina, také popichování v rámci takového jako humoru. Žádné velké stresy tam nebyly.

T: A po první lodi jsi měl pauzu.

N: Pak byla pauza, to jsem byl doma, asi tři měsíce přibližně. Nebo víc, možná půl roku. Protože na druhou loď jsem jel na Blaník. Což byl stejný typ lodi.

A když jsme vyloďovali, tak jsme zažili revoluci. V listopadu, to jsme stáli v přístavu Pireus,⁸⁸ a z toho satelitního vysílání, co se chytalo na lodi v přístavu, jsme se ze zpráv hlavních dozvěděli, že v Čechách se něco mele.

T: Jak jste to na lodi prožívali?

N: No, všichni jsme čuměli. Co se vlastně děje. Tam byli třeba lidé, kteří byli ve straně. A teď my, co jsme nebyli ve straně, jak se zachovají. Protože my jsme se těšili, že to dopadne. Konečně snad. Tam někteří byli samozřejmě opatrní. Že tomu nevěřili, protože byli daleko z republiky. Jestli to není nafilmované. Protože ti študáci tam byli vidět, že šli proti těm vojákům, té policii. Tak jsme nevěděli, jestli to je doopravdy, nebo jestli to bude mít nějaké trvání hlavně. Spousta lidí, straníků, bylo opatrných. Některý hned, samozřejmě, že je to paráda.

T: Takže vy jste neměli informace, nevěděli jste, jak to dopadne.

N: Určitě ti, co byli na můstku, důstojníci, museli mít kontakty. Nějakými vysílačkami. To je důležité i pro nás. Abychom někam neprijeli, byla válka, víš jak to myslím. To zase já tak neumím vyhodnotit.

T: A když jsi byl po revoluci na další lodi, pozoroval jsi změnu ve vztazích, v životě na lodi?

N: Já myslím, že to bylo stejné. Já bych řekl, že se na té lodi nic nezměnilo. Jenom časem, teď nevím, od které lodě, byl jiný systém vyplácení mezd. V tom systému prvním, tím, že jsme dělali o sobotách, o nedělích, o svátcích, tak jsme měli vlastně najeté volné dny. Ty jsme potom měli tady doma proplácené. V nějakém průměru. Takže já jsem byl placený, i když jsem byl doma. Ale od nějaké lodě, já nevím, u mě to byla, myslím, Praha, jsme byli vypláceni samozřejmě v dolarech, ale kontrakty byly jenom na dobu určitou, na nalodění. Po vyloďení jsme byli vedeni nalodňovacím oddělením, ale už jsme nebyli doma placení.

T: Takže doma jsi si musel sehnat jinou práci.

N: No, někdo odpočíval, někdo vydělával brigádně. Já jsem většinou měl všelijaké kámoše, takže jsem třeba dělal zedničinu. Lešení jsem stavěl. Nebo jsem opravoval s jedním podnikatelem camping tady v Liberci, ty chatičky. Takhle různě. A když jsem chtěl, tak jsem nedělal.

T: Stihla ještě manželka s tebou jet na nějakou cestu?

N: Moje manželka byla jenom po Evropě. Byla asi jenom na třech cestách. Jela do Holandska, z Holandska se jelo do Polska. Anebo do Francie. Do Polska přijeli a potom se jelo do Francie. Děti taky byly.

T: Jak se manželce cesta líbila?

N: Já myslím, že nebyla proti. Taky koukala, že jo. Myslím si, že docela zapadla. Viděla hlavně, že je o práci hlavně ta námořničina. Že to není žádné lážo plážo.

T: Viděla tu obrovskou strojovnu, to vedro....

N: Určitě. Byla tam také dcera moje. Když jsem šel na první loď, tak mojí dceři bylo asi deset let. A když jsem šel tenkrát na první loď, tak se mi narodil kluk, kterému byly tři měsíce. Jenže jsem to už měl rozjeté, takže jsem to nedokázal odřít a zůstat tady v Liberci, na pevnině. Tak jsem to prostě risknul a odjel. Nechal jsem to na ženě. Měl jsem obavy, jestli všechno zvládne, placení, starosti – žádné problémy. Myslím si, že vůbec žádné problémy.

T: A nemrzelo tě, že jsi některé věci zmeškal? Třeba jak vyrůstají děti?

N: No, to je právě to, co bych chtěl vrátit. Když jsem chtěl na loď, tak jsem říkal, že tam půjdu za každou cenu. Člověk potom to zhodnotí. Už je jiná doba. Jsou možnosti.

⁸⁸ Řecké město jižně od Atén.

T: Jak jsi potom v práci dál postupoval z funkce druhého motoráře?

N: No, na prvního motoráře. Tam dokonce byl třetí motorář. Teď přesně nevím. Ale myslím, že tam byl ještě někdo pod druhým motorářem. Druhý, první a pak strojmistr jsem byl.

T: Takže jsi se dostal z druhého motoráře až na strojmistra. Je ta práce horší, když jsi k tomu zodpovědný za lidi?

N: Záleží, jaký je důstojník, jací jsou lidé. Poddůstojník, co jsem byl strojmistr, to neznamena, že jsem prohlížel jenom kartičky. Já pamatuji strojmistry, kteří rozdali práci a šli si po svých. Nebo dělali třeba jenom něco na soustruhu, co bylo důležité. Třeba pan Uhlíř. To byl můj první strojmistr. Vynikající člověk. Takže vlastně jsem byl jenom ráno na to rozdělení prací v tom velíně. Pak jsem práci rozděl klukům, měl jsem čtyři kluky pod sebou. Už jenom čtyři. A dělali jsme všichni, i já. A co byla taková speciální práce na motorech, když jsme byli v přístavech, to jsem si vzal hlavně já, protože to mě bavilo. Sundat hlavy, dělat ventily, prostě všechno.

T: Naopak nepříjemná práce je ve strojovně jaká?

N: Nepříjemná práce, to byly ty podpístáky samozřejmě. To je prostě jasné. Podpístáky. Je to takový strašák. To jsme byli černí, ti můžu ukázat tu fotku, jsme vyfoceni, celá ta banda. Jsme každý vyfasovali jeden píst, jednu vložku teda. A pak jsme vyfoceni. Vždycky u té fotky říkám: „To nemám rukavice černý. To jsou opravdu ruce.“ Bandáže na hlavách, montérky na sobě nasáklé, od toho karbonu, všechno.

T: Bylo hodně úrazů při takové práci?

N: Při tomhle ani ne. Cítili jsme teda dehydraci. Třeba v Bombayi, vědělo se, že budeme dlouho stát na rejdě, tak se otevřely podpísty a udělalo se to na rejdě. Takže ve vedru, ve strašné vlhkosti. Prostě strašné. To jsem měl brýle ochranné na sobě, těsné, a v tom pot, jak v akváriu. A když byl konec, vždycky jsme se těšili, až bude konec, tak jsme z toho vypadli a unavení byli. A pak vlastně jsme zjistili, že je to ta dehydrace, odsolení systému. Takže vodu s citronem a se solí rychle do sebe narvat. Nebo to, jak se to jmenovalo tenkrát, Eno.⁸⁹ To se prodávalo v buntu.⁹⁰ Tak nasypat do sebe Eno.

T: To pítí jste měli připravené ve strojovně?

N: To pítí, to tam bylo připravené. A když byl čas k obědu, tak abychom se nemuseli převlíkat a svlíkat z té špíny, tak stevard třeba přinesl jídlo až dolu do mašiny. A byl tam jeden stevard, jak on se jmenoval. Novotný. Pepa Novotný. Tak ten to chtěl zažít a chtěl jednou udělat podpístáky. Ale nebylo svoleno, aby stevard šel do podpístu. Ale chtěl to opravdu zažít. Jednou si to udělat. Dokonce si pamatuji, že akce podpístáky mě tak zaujala, že manželka na další loď mi ušila takové kukly na hlavu. Takové silonové. Aby neprosákla na hlavu ta špína.

T: U plavby jsi tedy pracoval až do konce.

N: Byl jsem u plavby až do toho konce, kdy se lodi prodaly. Panem Koženým. Díky panu Koženému. Moje poslední loď byla Jan Hus, tam jsem dělal toho strojmistra. Teď nevím, jestli jsem byl na dvou lodích jako strojmistr nebo na jedné. To je jedno. A asi tak v půlce nalodění už to bylo takové vachrlaté, že loď už nemáme, nemáme zaměstnání další. Nějak jsme se vraceli tenkrát z Veracruzu z Mexika, měli jsme jet do Irska. A tam jsme od té doby jen stáli a čekali, co bude dál.

T: Na rejdě jste stáli?

N: Na rejdě se čekalo. Pak byl nějaký přejezd jeden, na jinou kotvu. Protože docházela voda, potraviny, všechno. Tak se přejelo na jih Anglie. A tam jsme zase čekali dál, až do konce, až nás vylodili. Přijela filipínská posádka a my jsme odcestovali domů. Bylo to těsně před Vánoci. Předávali spíše důstojníci. U nás ve strojovně bylo také zaučování, ale ne polopaticky.

⁸⁹ Zaživací soda s příchutí.

⁹⁰ Lodní kantýna.

T: Jaký byl ten odjezd?

N: Smutný. Protože jsme nevěděli, co s námi bude. To se vědělo, že to bude asi úplně o jiným. Že když loď budou, tak to bude úplně o jiným. Já potom jsem si našel jinou práci. Jakoby prozatím, ale se mi zalíbila, tak jsem u toho zůstal. To jsem instaloval tiskařské mašiny, ačkoliv jsem je neviděl ani z rychlíku. Taková možnost dobrá se mi naskytla. A zajímavé je, že když jsem nastoupil na plavbu, tak moje první cesta byla do Indie. Když jsem pak dělal tady u té firmy správce tiskařských mašin, tak moje první cesta byla do Indie. Do Chhattisgarhu.⁹¹

T: To je velká změna.

N: Velká změna, ale jezdím zase. Ale už ne na takovou dlouhou dobu.

T: Moře ti nechybí?

N: Někdy jo. Když to vidím v televizi, nebo když si někdy pustím nějaké video, co jsem tenkrát filmoval. To bylo moje první: ušetřit si na kameru a dokumentovat. Takže vlastně asi od čtvrté loď jsem měl kameru a tam jsem se činil.

T: Tak si ty záznamy používáte?

N: Ne moc často. Ale když si někdo vzpomene, nebo když přijeli známí, chtěli vidět, jak vypadá rovníkový křest, tak jsme to ukázali. A podobné věci.

T: A rovníkový křest jsi zažil kde?

N: Na lodi Praha. Na třetí lodi. To jsme jeli do Argentiny.

T: A jaký je? Opravdu tak hrozný, jak se říká?

N: Hrozný třeba je, co nastínili před tím obřadem. Takové to trápení: protahování pod kýlem, tabasco do nosu a takovéhle věci. Říkám: „To není možný.“ Tak takovéhle věci se tam nekonají. Ale samozřejmě, že nám nebylo úplně nejlépe.

T: Kolik vás křtěnců tenkrát bylo?

N: Bylo nás tenkrát hodně, asi deset. To bylo půlka lodi pomalu křtěná. A byl tam vynikající kapitán, byl to Rus. Už nevím jméno, ale bylo to dobré. Nějaký Gruzínek: „No rejbáta. Pažálsta, pachaditě.“⁹² Říká: „Pojďte ke mně.“

T: Půlka lodi byla na křtu, druhá půlka v družině...

N: Družina, samozřejmě. Já myslím, že tenkrát to bylo takové volnější, jakoby automatické, skoro povinné. Dnes když mi kluci vyprávějí, jak je všechno zrušeno, žádné křty rovníkové nemají. Já myslím, že než se plavba prodala, snad to fungovalo.

T: A která část křtu byla nejhorší?

N: Já myslím, že rovnání charakteru. To byl stůl, na kterém byly různé prkénka, různě vysoká, zátky od piva, korunkami nahoru. Takže, když na tom ležíš a oni tě projíždějí takovým válcem, tak se opravdu rovnáš. To je rovnání charakteru.

T: A jiná podobná disciplína?

N: Disciplíny u holiče. Tam na tebe lejí různobarevné věci a smrady hrozný. Vajíčka schválně nechaná u kotle, namíchaná krví. Nebo pytel s drčkama, starýma, strčit hlavu do pytle a zpívat. Je teda pravda, že

⁹¹ Chhattisgarh – město na severozápadě Indie.

⁹² Ребята, пожалуйста проходите. – No, děti, pojďte prosím.

někteří to neunesli a všechno vyhodili. Tu snídani vyhodili ven. No a družina to spláchla. To všechno steklo do moře. Nikdo nic neviděl.

T: Co doktor s vámi prováděl?

N: To byl doktor z mužstva. Lád'a Sekely doktor. To byl můj doktor Lád'a. Ale ten byl na mě hodný. Ale lak jsem měl v podpaždí i všude, kde mám chlupy, kde má chlap chlupy, tam jsem byl natřený lakem. Vodním. My jsme se pak ve sprše, rázem, třeba tři kluci najednou sprchovali, tak jsme se smáli jeden druhému. Jak vypadáme. (smích) Tak jsme se ostříhávali různě. Ale bylo to dobré. Člověk to musí absolvovat, protože je to taková tradice hlavně.

T: A do družiny jsi se dostal?

N: Já ne. Sakra, mám pocit, že ano. Že jsem dělal toho holiče. To bylo na Dunaji. To tam byly i manželky. Možná dvě nebo tři. A na jednu si pamatuji úplně jasně. Ta to nesnášela, ta byla úplně hotová. Ta se bála.

T: A byli jste na manželky mírnější?

N: Určitě. Ale z vyprávění, jestli je to pravda nevím, tak na jiných lodích právě přitvrdili na některé ženy. Hlavně v tunelu. Když se lezlo do tunelu. To je jakoby náhražka protahování pod kýlem.

T: A je to stejně hrozné?

N: Není to tak hrozné. Já nevím, já to беру ze svého hlediska. Já jsem čekal, že to nějaké takové nepříjemné, že budu smrdět. Ty smrady mi nevadily. Abych měl pocit, že bych třeba se pozvracel. Ale ti, co jsou labilnější, tak je jasné, že to šlo ven. Protože od toho to je takhle dělané. Aby to nebylo jednoduché. Trochu utrpení tam musí být. Protože tím pádem člověk potom má křest. To se cení. A máme certifikát a ten je do smrti.

T: Hlavní je ten křest, máš pravdu. Já mám certifikát o přejezdu přes polární kruh, ale nebyl křest, protože nebylo pivo.

N: Aha. Tenhle křest, ale ten se dělal vevnitř. Protože venku byla zima, samozřejmě. Přinesou se ledy a máčí se člověk v ledu trošku. Já taky nevím, jestli u toho mého křtu bylo hodně alkoholu. Tenkrát to byl, myslím, také Dunaj. Já jsem tam byl dvakrát. Dvakrát jsem byl v Murmansk s Dunajem. Potom jsem byl na Svitavě.

T: Takže polární křest není takový zážitek?

N: Myslím si, že to není takové. Je to trošku podřadnější. Samozřejmě známější je ten rovníkový. Ale také mám certifikát přes polární kruh, dělaly se tenkrát na počítači. Takže ho mám taky.

T: Když jste jezdili do Murmanska, co jste tam vozili?

N: Já mám pocit, jestli jsme něco nevozili odsud. Tam jsme nakládali, mám pocit. Určitě to bylo něco sypkého. Asi nějaká ruda.

T: Když jsi jezdil později, tak zbraně už jste nevozili?

N: Zbraně? Ne. Já na první lodi, do té Indie, možná tam byly Tetry vojenské; ale požární. Prostě nějaké náhradní díly. Ale zbraně jako takové, tak to ne. Podle vyprávění vím, že nějaké lodě, jako Mír, ty vozily zbraně. Jiskra. Ti dokonce byli někde zaarestováni.

T: A když jste byli v Murmansk, na konci osmdesátých let, také tam ještě probíhalo obchodování? Třeba s džínama, jak vyprávějí ostatní...

N: Za nás ne. To já znám už jenom z vyprávění. To je také věc, kterou jsem chtěl třeba zažít. Pro to vzrůšo. To už se mě ale netýká tady to. Víam, že se vozilo, nějaké džiny a za to pak se zase vozily nějaké kaviáry. Za nás to nebylo. Já jsem žádný pašunk takový, nebo takové věci výdělečné už nezažil. Anebo jsem byl tak blběj. Ne, já jsem měl jiné hodnoty.

T: Když jste byli někde v přístavu, mohl jsi cestovat? Třeba navštívit vnitrozemí, nějaké památky.

N: Málokdy. Ale stalo se třeba v Americe, že jsme přijeli do Baltimore a kapitán zařídil přes agenta zájezd do Washingtonu. Nebo jsme byli v Tampě, tak jsme byli na hokeji. Nebo výlet třeba v Egyptě. Když se projíždí Suezský kanál, tak výlet na pyramidy. To taky mám za sebou.

T: A máš nějaký taková zážitek, že jsi si řekl: „Tohle jsem vždycky chtěl vidět, teď se mi to splnilo.“

N: Tak ty pyramidy určitě. To je div světa, že jo. Jeden z divů světa. To znamená pyramidy určitě. Hokej. Americký hokej. NHL. Já jsem sportovně založený, hokej, fotbal, to je moje. V Liverpoolu jsme byli na fotbale. S Prahou jsme tam byli. Když jsme byli v Argentině, v Concepción,⁹³ tak se potom někam jelo, myslím do Buenos Aires. Ale já jsem tam nebyl. Já jsem zrovna měl službu nějakou. My jsme dělali podpíšťáky. Nebo něco podobného.

Na karnevale v New Orleans jsem byl. Se mi přišťestilo několikrát se zúčastnit v New Orleansu Mardi Grasu.⁹⁴ To je velice známá věc, která se tam dělá vždycky většinou na jaře nebo na Silvestra, ve francouzské čtvrti. A to je docela zajímavé. Pro chlapy hlavně.

T: Je to kostýmově nenáročná?

N: Taková korálková. Za ukázání prs se hází na balkon korálky. Ta žena, která jich má nejvíc, tak jako je hodnocená. A některé ženy se zvrhly až k horším věcem.

T: Když bylo dost korálků...

N: (smích) Samozřejmě, že dole se popíjelo, v těch uličkách. Burgund Street⁹⁵ se myslím jmenovala ta hlavní. To jde vlastně dav lidí a na těch balkónkách ta děvčata nebo ty ženy, je to taková tradice. Ačkoliv vlastně Amerika na to moc není, ta je tady v tom jiná, tak tam ano.

T: Říkáš, že v uličkách se popíjelo, a na lodi se popíjelo hodně?

N: Popíjelo hodně, takhle. Za staré éry ještě, když byly večere na zádi. To byl taky zážitek Pak už toho ubývalo, ubývalo. Teď už se s tím nesetkávají. Tam se popíjelo na kajutách. Já sice nepatřím mezi ty, kteří to musejí mít denně, ale tak samozřejmě jsem se taky zúčastnil. Takhle se diskutovalo, že jo, třeba u palubáků.

T: Je tady to klišé, že námořník jenom pije, pije a pije.

N: To je takové, jako když přijdu sem a někdo mi nabídne whisky a já whisky nepiju. „To jseš námořník! Vždyť každé námořník musí pít whisky.“ Já říkám: „No, já ne.“ Prostě whiska mi nechutná. Pivo si třeba dám takhle na chuť, ale to tvrdý ne.

Když byla nějaká oslava narozenin nebo tak, vždycky se něco našlo. Každý si objednal něco. Myslím, že to bylo tenkrát, že kdo co hrdlo ráčí. Nevím přesně, jestli byl nějaký limit, to už si nepamatuji, ale piva bylo na lodi, to víš sama, habaděj. Plzeň, že jo. A dobré pivo. A lacinější než tady. V té době.

Takže s tím popíjením, to víš, tak jako co jiného dělat. To je takový stereotyp. Číst knížky, koukat na televizi, na video. Někde byla ještě kina. Na těch prvních lodích. Loď Praha třeba. Tam byla taková speciální věc, že asi ve třech čtvrtinách jídelny bylo plátno, které se vždycky spustilo. A nekuřáci seděli na správném místě a ti, co kouřili, tak seděli za plátnem. Takže film viděli vlastně z druhé strany.

Pak přišla videa. Plavba vybavila lodě videi a kazetami.

T: To už je ale jiný zážitek, ne?

N: To je třeba jako ty večere na zádi. Pak už nebyly nebo byly limitované, a pak nakonec byly zrušené.

T: Zažil jsi nějakou cestu, kdy bylo opravdu špatné počasí? Bouřky?

⁹³ Concepcion – argentinské město v provincii Catamarca (jedná se o vnitrozemské město; u moře leží Concepción v Chile)

⁹⁴ Karneval Mardi Gras.

⁹⁵ Burgundy Street.

N: Jo. Loď Svitava. Jsme vyjížděli z Rumunska a první cesta byla do španělského Cádizu pro cement. Takže nová loď hned dostala patinu od toho cementu. Pak jsme jeli do Polska pro kolejnice železné. A protože to byl těžký náklad, fungoval jako kyvadlo. A ještě bylo extrémně špatné počasí. To jsme si užili. Opravdu. To tam byly dvě manželky a jeli jsme právě do Baltimore, do Ameriky. Ta jedna manželovi říkala: „Já ti dám Ameriku příště. Už mě nikdo nedostane do Ameriky.“ To bylo opravdu špatné. A ještě ta loď byla taková, u těch Rumunů vyrobená, takže nebyla kvalitní. Takže se tam stala spousta věcí. Spousta systémů vypínala. Jeden trap jsme ztratili, umocované sudy s oleji, co byly na palubě, všechno zmizelo. Opravdu velice špatné počasí. Do podbačí bocmanovi se dostala voda. A celou cestu voda vymílala krásně tu barvu, takže když jsme to v Baltimore vyprázdnili, podlaha byla jako zrcadlo. Byla úplně vyleštěná od všech věcí, co byly utrhané. Lanová a vše, co tam bocman měl.

T: Takže už to bylo opravdu nebezpečné?

N: Já myslím, že to bylo nebezpečné. Protože údajně podobná loď s podobným nákladem se někde otočila.

T: Báł ses?

N: Takhle. Mě takové věci vzrušují. Já mám třeba rád bouřku. Ale stejně, člověk je hrdina, ale když to udělá Eskymák, tak už je to špatný.

T: Jak to prožívali ostatní?

N: Jak kdo. To je jako ta mořská nemoc. Všichni se mě ptají na mořskou nemoc. Někdy je mi špatně, ale ne při bouřce. Když je vlnobití, které nám tu loď házelo přes příď až na zád, tak to mi nevádí. To mám také nafilmované. Jak špička zajíždí pod hladinu.

T: Bylo počasí tak špatné, že už se přestalo na lodi i vařit?

N: No vařilo se, ale bylo to takové komické. Když byl třeba štor, to i na jiných lodích, tak jsme v mašině slyšeli, jak nahoře nádobí někomu padá. Anebo z těch poliček všechno. I když tam byly takové ty zábranky. Když byl veliký štor, třeba nějaká osmička, tak všichni honem do kajut a poklidit si. Tam vidíš, jak se všechno mele. Ty věci v mašině, takové ty přídatné věci nebo náhradní díly, to všechno se znova kontrolovalo, ještě víc překontrolovalo, aby se to neutrhlo. To by na místě mohlo zranit člověka, klidně i zabít. Ale pracovalo se pořád. I když to byla třeba práce, aby se k tomu počasí hodila.

T: Zažil jsi někdy, že se na lodi stal těžký úraz?

N: Těžký úraz jsem nezažil, ale vím o jednom. My jsme vylodili a zahynul jeden strojmistr. Já teď nevím, jak se jmenuje. To bylo na Svitavě. Že spadl v mašině.

Jinak těžký úraz, já jsem měl úraz. Měl jsem embolii. To nebyl pracovní úraz; hráli jsme pinčes večer a praskl mi sval. A pak jsem dostal embolii. Na lýtku. Byl tam doktor, ten měl o mě strach. Říkal: „Opravdu, Honzo, to je vážný.“ Protože nemá kontrolu krve. Srážlivosti a tak dále. Tak mi musel dávat vlastně na blint ty prášky na srážlivost. Na ředění teda.

To se stalo, jeli jsme z Murmanska do Singapur. Zastavili jsme teda, naštěstí jsem byl vyloděn.

T: Potkali jste se v zahraničí s emigranty? Nebo s jinými Čechy, co tam žili nebo pracovali?

N: S emigranty ne. S nějakými pracovníky, kteří tam dělali, ano. V Egyptě, v Alexandrii, jsme byli někde v námořním baru a tam jsme kecali a seděli tam nějakí kluci: „Ahoj. My tady děláme elektrárnu.“ Brňáci. A jeden byl z Liberce. Ale s emigrantem já jsem se nesetkal. Už si nepamatuji.

T: A ty jsi na emigraci nepomýšlel?

N: Já nikdy. Tady jsem měl rodinu. Ví, o jednom člověku, nebudu jmenovat samozřejmě, který měl na lodi svoji rodinu, to znamená manželku a malého kluka. Byl to Slovák. A měli příbuzné v Austrálii, v Melbourne. A my jsme byli v Perthu a oni se kontaktovali, že tam chtěli zůstat. Ale úřady v té době už nebraly. Už bylo pozdě.

Víš co, to je taková věc, takové tajemství. Buď to někdo chtěl udělat, nebo... Akorát vím o jednom klukovi, který nechtěl na loď, ale ten se zamiloval. On nechtěl na loď ani za boha. Prostě že ne a že. Nakonec odjel samozřejmě.

T: Námořníci, s kterými jsem mluvila, většinou říkali, že by jim chyběl domov.

N: Tam samozřejmě chybí domov. To jsou takové ty věci. Taková věc je spíše pro mladší, pro svobodné, když jsou zdraví, proč ne. A ti ženatí, to je takové zpestření trochu. Stane se. Já jsem to bral vždycky, že to není zahnutí. Když už tady o tom mluvíme o tady té věci. Je to jenom zpestření. To je můj názor. Takového člověka jsem zažil, který se vrátil a: „Tam jsem manželce zahnul.“ Já říkám: „Vole, když tak si to nech pro sebe, jo, a tak dále. Jestli jsi zahnul, no tak jí to prostě neříkej tý manželce ani nám.“ Já to beru jinak.

T: Vrátiš se ještě někdy na moře?

N: Já bych se tam vrátil, ale už bych nechtěl zažít takové to vstávání do vedra. Dělat si tam, co chci. Podívat se do té mašiny. Jak to tam ti kluci dělají.

T: Takže bys chtěl dělat důstojníka nebo jenom jet na výlet?

N: Spíš výlet. Určitě. Protože moře je moře. Já jsem prostě vodní živel. Odmalička, jak byla voda někde, tak jsem tam byl mezi prvními.

T: A syn nepůjde na moře?

N: Ne, to vůbec. Ten má svoje tady. Víš co, stejně mám pocit, že spousta těch kluků, s kterými budeš mluvit nebo jsi mluvila, nebo i ti, kteří třeba se ti nepřihlásili, tak určitě ztratí kamarády. Že jsi hodně dlouho pryč. Víš, že když jsi s někým jako parta, kamarád, tak už je to takové jiné. Dnes jsou mobily, internet, je to trochu jiné. Dřív nebylo nic. Dopisy. Dopis mi přišel třeba za tři měsíce. No a jsi půl roku pryč a ti lidé se na tebe koukají, že jsi už malinko něco jiného. Spousta lidí tady vždycky mi říkala: „Hele, ty jseš námořník a ty se chováš jako před tím.“ A já říkám: „A jak bych se měl chovat? Já se budu chovat furt stejně.“

T: Když jsi začal jezdit, zažil jsi závist? Nebo tvoje manželka?

N: No, takovou jako závist samozřejmě, ale ne že by mi někdo.... Větší závist já zažívám ve firmě, co dělám teď.

T: Ale teď už to musí být závist jenom kvůli penězům, dříve asi také kvůli tomu cestování.

N: Asi ano. Je to o penězích. Člověk ale musí umět něco, aby se tam udržel. Protože já tu mašinu musím předat. A když na to někdo nemá, neumí žblebtnout ani. Já se jakž takž domluvím anglicky. Neumím perfektně, ale domluvím se.

T: Anglicky jsi se naučil na lodi nebo už před tím?

N: Na lodi, no. To je taky humorná věc. Angličtina na lodi. Vždycky jsem narazil na kluky, kteří si s sebou vozili Angličtinu pro samouky. Já samozřejmě taky. A nás to nenutilo. Protože jsme byli česko-slovenská posádka, takže nás to nenutilo. Třeba loď Karlovy Vary, tam asi pět nebo šest lidí na tom byli stejně jako já, že pro samouky angličtina. A tam se taky večírkovalo. A byl tam jeden člověk, který se do těch večírků pouštěl každý den. A já mu říkám, když jsme vyjeli z Argentiny, nebo z Venezuely to tenkrát bylo: „Péťo, jak jsi na tom s angličtinou? Protože už jsi byl u nějaký druhý nebo třetí lekce.“ A on říká: „No, po tady tom nájezdu do Venezuely, začínám zase u těch vysvětlivek.“ (smích)

T: Takže jsi se anglicky naučil z knížky pro samouky?

N: Samozřejmě. Ale když jsem chtěl se naučit věci o řemesle, technické, nějaké povely, nářadí, tak ne díky mojí knížce, ale díky dokumentaci. Ta byla v knihovně.

Petr Kouřil, kapitán

T: Já bych se vás nejdříve ráda zeptala na dětství a na to, jak jste se dostal k práci na moři.

N: Já sú Brňák. Srdcem. Protože tatínek byl ekonomický inženýr a dost měnil zaměstnání, a tak jsme z Brna odjeli záhy do Uherského Brodu. A z Uherského Brodu, kde jsme bydleli asi čtyři nebo pět let, do Pelhřimova. A tam už jsme zůstali. Od toho šestapadesátého roku. A tak se dá říct, že jsem v tom Pelhřimově strávil nejkrásnější léta svého života, to dospívání. Až do doby, než jsem odešel na moře. Já jsem šel na moře v sedmnácti.

T: Takže z Pelhřimova rovnou na moře?

N: Z Pelhřimova rovnou na moře. Tam jsem skončil gympl, tehdy to byla ještě střední všeobecně vzdělávací škola, jedenáctiletka. A my jsme byli poslední ročník. Pak už byly dvanáctiletky. A někde v knihovně jsem si půjčil od pana prvního strojního důstojníka Lesného knížku „Moře volá odvážné“. A já jsem si říkal „Petříku jseš odvážnej, vypochoďuj na moře“. Poslal jsem přihlášku na plavbu. To jsem si zjistil všechno. A nějakým způsobem, možná někoho přičiněním, nevím, jak to tehdy chodilo. Jenom vím, že otec se kamarádil s Janem Drdou, tak jestli tam nějak nezatlačil. On mi to nikdy neřekl. Nevím.

Samozřejmě z plavby nic nešlo, tak jsem se přihlásil na techniku. Do Brna, protože tam bych měl bydlení zadarmo, byla tam babička. Tehdy ještě obě babičky. A samozřejmě přišlo, že mě přijímají. A já jsem čekal, jak to bude s tou plavbou. A když jsem dostal z té vysoké školy, že mě přijímají, tak jsem dostal z plavby taky, že mě přijímají. Tak jsem nalít do Brna a říkám: „Já nikam študovat nejdu. Vzali mě do Oděsy a hotovo. A ten pán, co byl v kanceláři, se na mě tak podíval a říkal: „Víš, že je trestný hlásit se na dvě vysoké školy?“ Tak jsem zalapal po dechu, vyvalil jsem se, že jo, sedmnáctiletý, a ze mě vypadlo: „Vždyť já jdu do výroby.“ Na loď jsem měl jít na rok před tou školou.

Jel jsem na plavbu, všechno jsem si vyřídil, rozloučil jsem se s kamarády, udělali jsme rozlučku velikou. Kouřil jede na moře. Přijel jsem do Prahy a v ročníku, který nastupoval přede mnou, vypadl nějaký kluk. Takže místo něj pošlou Kouřila. Tohle bylo v červenci a řekli mně, že na loď pojedou až někdy v půli srpna. Tak jsem z toho byl úplně hotovej. Říkám: „To přece nejde, když jsem se rozloučil se všema, že jdu na loď“, tak abych se vrátil do Pelhřimova a řekl: „Na loď nejedu, jedu do Ruska do školy.“ Takže jsem jim na plavbě řekl, že si to musím rozmyslet. A bloumal jsem po Václaváku a pak jsem si řekl, že ne, že chci na tu loď. A hotovo. Na plavbě zase velké pozdvižení, že Kouřil chce na loď a nechce do školy. Pak si zavolali kapitána Freye, poradit se s ním. A on říká: „Když chce na loď napřed, tak ho tam pošlete a hotovo.“ Tak díky panu kapitánu Freyovi jsem jel na loď.

T: A do jaké jste nastoupil funkce?

N: Plavčík. To byla tehdy funkce plavčík-uklizeč. Byli jsme tam tři plavčíci-uklizeči. Na Lidice jsem jel, do Konstanc⁹⁶. Celkem jsem byl rád.

T: Jaké to bylo být poprvé na lodi?

N: No jaké to bylo. Plavčík-uklizeč – to je posádka palubní. A můj první bocman byl Pepa Půhoný. Taky už nebožtík dlouho. A on byl vynikající, víte. Byl vynikající, hodně nás naučil. Pak přišel bocman Burian, na druhou nebo třetí cestu. Já tam byl celkem asi jedenáct měsíců. To bylo Konstanca, Varna, Oděsa. Tyhle tři přístavy na Černém moři, pak se jelo přes Suezský kanál do Číny. Ale do Číny s tím, že jsme vezli nějaké zboží do Indie, do Indonésie, do Japonska, v Japonsku jsme vykládali, pokud si vzpomínám, slad, to se tam vozilo ve velkém. Když se vyložilo v Japonsku, něco jsme naložili v Koreji. Většinou železné ingoty, asi padesát na třicet. A pak nějaké čínské přístavy, tam jsme taky něco nakládali, to už si tak moc nepamatuji. A tehdy jsme také zabrousili na Cejlon.⁹⁷ V Kolombu⁹⁸ jsme nakládali kokosový olej; ten se naložil do deep tanků, které nebyly vyhřívány, takže když jsme se vraceli, vlastně do zimy, tak nám to ztuhlo. Byli tam dělníci, kopali to, rvali po kusech, no hrozná. Nakonec se to dostalo ven nějak všechno, ale trvalo nám hrozně dlouho, než jsme to vyčistili. To bylo něco.

⁹⁶ Constanța – největší rumunský přístav, jižní část rumunského pobřeží Černého moře.

⁹⁷ Dřívější název pro Republiku Srí Lanka.

⁹⁸ Hlavní město Srí Lanky (dříve Cejlon), přístav.

A v Koreji jsme nakládali nějakou síru. To jsme všichni brečeli, to nám dost z toho oči slzely. Pořád bylo co vozit

T: A jak jste se cítil, když jste se z Pelhřimova najednou během jednoho roku dostal do Koreje, do Číny?

N: No byl jsem king samozřejmě. Mně se to strašně líbilo. To jsem si říkal, že to je to, co bych chtěl pořád dělat.

T: Bez ohledu na to, jaká byla ta práce?

N: No tak práce, když se pracovalo, tak se pracovat muselo. A musím teda říct, to určitě vám táta říkal taky, 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.

T: A po tom prvním roce jste se pak vydal do Oděsy. Jaké to bylo tam?

N: No, takhle. My jsme odjížděli do Oděsy, vlastně do Ruska, teda do Sovětského svazu, spolu s ostatními studenty. Do různých destinací nás tehdy jelo asi kolem stovky. Vlákem. Zvláštní vlak to nebyl, ale byly to určitě zvláštní vagony. A jeli jsme napřed do Moskvy, kde nás ubytovali na Leninských horách ve studentských ubytovnách.

No a my jsme byli námořníci a mysleli jsme si, že jsme něco extra. Tak jsme strávili v těch Leninských horách asi deset nebo čtrnáct dní. Ale měli jsme peníze, protože už jsme před tím byli několikrát v Oděse a věděli jsme, jak to v Rusku chodí. Takže jsme si vzali nějaké singapurské ponožky a šušťáky, tam jsme to hned zpeněžili a měli jsme peníze. Tak jsme dělali denně tahiti, denně po těch velkých moskevských restauracích. A moc se nám to líbilo. (smích)

A jednou jsme také byli v nějaké lepší restauraci a protože jsme ještě neznali ta ruská jídla, s kterými jsme se dobře seznámili až v Oděse, tak jsme si objednávali většinou šnicel, což byl řízek. Pěkný kus řízku. No a oni nám k tomu přinesli spařenou pšenici. Tak to jsme samozřejmě nejedli, tu pšenici. No a ta děvůška, ta čišnice, těm se říká děvůška, tak nás sprdla, jak to, že nejíme pšenici. Tak jsme jí řekli „Éto ně vkusno.“⁹⁹ No a už nás neměla ráda. Ale jinak to bylo vynikající, hezky jsme si tu Moskvu užili.

Protože když jsem nalodil na Lidice, tak tam přišli Skoumal, Kropáček a Hurt. Ten potom utekl a je někde ve Spojených státech. A ti mně přesně řekli, jak to v Oděse vypadá, co si s sebou mám vzít a tak. Protože já vám dostal seznam hrozně dlouhý, který byl pro všechny studenty, kteří tam studovali a kteří se asi nemohli dostat domů. Vždycky jenom na prázdniny. Ale my, protože jsme věděli, co a jak, tak já byl třeba pětkrát za rok doma. Protože peníze jsme na to měli, to už jsme si dovedli zajistit. A bylo to vynikající. A někteří kluci, kteří se mnou jeli do Oděsy, tyhle zkušenosti neměli. A jeden z nich, si vzpomínám, tam měl dva velké kufry. Ohromné loděáky. My jsme jeli jen tak nalehko.

A když jsme přiletěli do toho učiliště, tak všechny věci, co jsme měli, nám dali v učilišti do úschovy. Vyfasovali jsme mundúry a ostříhali nás dohola. Protože my jsme, na rozdíl od našich kolegů ostatních, nastoupili na Oděské morechodné učiliště, které ještě v tom roce bylo vojenské. Jich tam bylo deset, nás tehdy přijelo šestnáct. A s naším příchodem vlastně ta vojenská část skončila a byla jenom civilní. Jenom ještě ti naši mazáci takzvaní probírali třeba minolovky a tyhle věci. Vojenská část skončila, ale ty pořádky tam zůstaly. Každé ráno na rozcvičku, chodilo se z toho obščežitia,¹⁰⁰ jak říkali, z té ubytovny, koleje. Chodilo se do školy v útvaru. No dupali jsme jak diví, myslím po bulváru Gorkého, přišli jsme do toho učiliště, tam byl velký dvůr, dali nám rozchod, tak jsme se rozešli po učebnách. Tak to bylo každý den. Tam a zpátky. A nesmělo se ven. Ale my jsme měli zase takovou drobnou výhodu. V rotě byly tři čety; Češi jsme byli ve třetí četi a další dvě čety byly takzvaní sakraščónici. To byli kluci, kteří skončili na ponorkách nebo válečných lodích. Nám bylo osmnáct, některým devatenáct let a jim bylo pětadvacet, třicet. A měli za sebou kolik let služby na těch válečných lodích, protože u válečného námořnictva byla základní vojenská služba pět let a někteří zůstali ještě déle. Asi v těch třiceti je pouštěli všechny; a za odměnu jim dali možnost studovat nebo se učit na těchhle školách jako sakraščónici, kde měli zkrácené kurzy. A pak šli jako oficíři na obchodní lodě. Takže to byli staří mazáci a ti nás toho naučili hodně. Ti nás toho naučili hodně.

T: A měl jste v Oděse nějakou známost?

N: No, být tam tři roky pomalu a nemít žádnou známost, to by nebylo zdravé, ne?

⁹⁹ Это невкусное. – Není to chutné.

¹⁰⁰ Общежитие – kolej.

T: Ale manželku jste si tam nenašel.

N: Já si myslím, že české holky jsou české holky.

T: Říkalo se, že v Oděse se každá dívka chtěla vdát, aby se tak dostala pryč ze Sovětského svazu.

N: Takové pokusy byly, **uháněly holky těžce, ale já se nedal.**

T: Jak dlouhé bylo to studium?

N: Takhle. Ta vysoká byla na pět let. Ale my jsme to měli kratší, protože jsme nastupovali s maturitou. Protože ta škola měla výhodu, že mohli nastoupit i kluci, kteří neměli maturitu, kteří ukončili základní školu, nebo měli třeba námořní učiliště. A ti dobří šli z učiliště do téhle školy. Proto se to jmenovalo učiliště; ta vysoká, to bylo vyšší učiliště. A tohle bylo něco jako střední. Končilo se také státní zkouškou, ale jen z těch základních oborů. A ty ostatní obory, to je v podstatě jako vyšší škola.

T: Takže jste dokončil školu v Oděse a vrátil se k Československé námořní plavbě.

N: Ano, pak k plavbě.

T: Už jako důstojník.

N: Ne, ne, to nešlo, kdepak. Kdepak. Byli jsme kadeti napřed. Já byl na Brně jako kadet. To byla ta známá pára nad důstojnickým hovnem. Byli jsme naloděni tři kadeti na tom Brně, měli z nás všichni ohromnou radost ti oficíři. Protože si váleli takřkajíc šunky. My jsme byli přiděleni ke každému oficírovi jeden, protože nás tehdy skončilo strašně moc. Lodí bylo asi patnáct tehdy nebo tak nějak a nás končilo šestnáct na té škole, té morechodce střední. A deset nebo jedenáct z vyššího ročníku. To znamená, že nás bylo asi šestadvacet nebo osmadvacet a na každou loď prdli prostě dva až tři kadety. No tak ti přímo jásalí ti oficíři.

T: U kterého jste byl důstojníka?

N: Já ani nevím, u kterého jsem byl. Byl tam tehdy za mě kapitán Šimek a pak přišel kapitán Kantner po Šimkovi. Šimek se nějak moc to (ukazuje rukou, jak Šimek hodně pil) a stejně pak zůstal někde v Kanadě. A já jsem, kruci, já mám takový dojem, že jsem se střídal u všech. První, druhý, třetí. Takže tam jsem byl jako kadet také rok a pak mě šoupli jako třetího k Dunajplavbě.

T: Proč k Dunajplavbě?

N: No protože tehdy Dunajplavba začínala a neměla žádné oficíry, tak tam jezdili důstojníci z námořní plavby. Na Bojnicích, na mojí první lodi u Dunajplavby, byl kapitán Cibík, kapitán Benda tam byl jako čif a pan Šlechta, který lítal na bombardérech a spolu s kapitánem Horčicem zakládali Metrans a později Čechofracht. A pak šel jezdit ještě. A jako třetí tam byl, ani nevím. Jestli Čertézny? A to už je jedno. Ne, třetí jsem tam byl já!

T: A nebylo pro vás zklamání, že jste musel přejít k Dunajplavbě?

N: Proč? A vždyť tam to bylo dobré. Tam se mně to moc líbilo. Jezdili jsme do Bengházi,¹⁰¹ to bylo ještě za krále Hydriše,¹⁰² v Libyi, ještě než vyhrál Kaddáfí.¹⁰³ Tam to bylo nádherný, tam se mi to moc líbilo. Jezdili jsme tady Itálii, Jugoslávii, Řecko, Krétu, Latákii, to je Sýrie, Bejrút. Krátké přejezdy, moc se mně tam líbilo. A potom jsme jeli s Bojnicemi nějak na dok a ten byl v Bratislavě. To znamená, že jsme jeli nahoru po Dunaji. To byl také pro mě kouzelný zážitek. Teď už jsou jiná ta zdymadla, ale dříve v Sipském kanále loď táhly lokomotivy. Ze strany jedna lokomotiva a táhly ji nahoru proti proudu. Říkám, kouzelné zážitky. Tam se může jezdit jenom přes den, v noci se stálo. Tak kapitán Cibík, budiž mu věčná sláva, s tím Bendou to měli projeté. Tak věděli, které přístavy jsou dobré, kde by bylo dobré se zastavit a trošku si užít. Bylo to fakt pěkné. Moc se mně to líbilo

¹⁰¹ Anglická transkripce Benghazi – druhý největší libyjský přístav, východní část libyjského pobřeží.

¹⁰² Král Idris I. – po osamostatnění Libye vzniklo pod jeho vládou roku 1951 libyjské království (1951 – 1969).

¹⁰³ Muammar Kaddáfí – v roce 1969 vedl puč, převzal moc v Libyi, libyjský diktátor.

Tak jsme byli v Bratislavě na loděnici a já jsem jel asi na čtyři nebo pět dní domů. Na Štědrý večer jsem byl doma, pak jsem se vrátil a přemustroval jsem na Lednice, ty Bojnice tam ještě zůstaly. Lednice už byla nová loď. A jeli jsme zpátky dolů. V Braile jsme naložili a všichni jako že nám drží palce. Nevěděl jsem proč. No a kousek za tou Brailí jsme se dostali do ledové zátky. Ty fotky někde ještě mám. Tam to stálo takhle úplně ty kry. A oni to tam bombardovali. Bylo tam asi deset lodí a ani se to nehnulo. Protože jak tály ledy někde na severu v Německu, všechno se zacpalo a chodili jsme po krách prostě. No stáli jsme tam pěkně dlouho a Rusáci si s tím nevěděli rady, protože ty bomby, co do toho házeli, nepomáhaly. Tak pozvali z Oděsy ledoborec Lenin. Starý (důraz) ledoborec, ještě za bát'ušky cara. Ten příplul asi po týdně a jednu loď po druhé vytáhl. Objel vždycky tu loď a uvolnil kry. Bez toho ledoborce by se to asi ani nehnulo. (smích) No, tak to bylo. To byl takový pěkný zážitek.

Ty Lednice měly asi dost smůlu. Trošku jsme tam pojezdili a pak nás naložili trubkami pro přístav Yembo,¹⁰⁴ který se tehdy začínal stavět. Tam byla rybářská vesnice, teď je to ohromný přístav. A ty trubky byly pro vodu. Z hor nad Jembem stáhli vodu až do toho Yemba. Tak jsme tam dojeli a potom vykoumali, že bychom si mohli zajet do Etiopie. Napřed jsme jeli do francouzského Somálska, tam jsme nakládali nějaká semínka v žokách pro Bejrút. Tam to byla tehdy ještě francouzská kolonie a ten přístav Džibuti¹⁰⁵ byl obehnaný vysokým plotem. Dvojí plot. A tam hlídala cizinecká legie. Tak oni ty stávkující naložili všechny do aut a vyvezli za ten plot, vyhnali někam do buše, „běžte pryč“, a nabrali si nové. A to bylo taky zajímavé: začali nakládat, najednou jim vypadlo všechno z rukou těmhle divochům a začali tančit. Takhle kolečko sem, kolečko tam. Asi půl hodiny tančili a pak zase dělali. To jsem nikde neviděl, jenom tam.

Já se v tom Džibuti setkal asi s pěti kluky tady od nás. A s těmi jsme pak různě vyráželi. Na takovém náměstíčku měl jeden náš emigrant, Čech, hospodu. A když jsme tam zašli, tak to bylo velké haló. A do té hospody chodili také tihle kluci z cizinecké legie. Tak tam jsme se s nimi setkali, a dobrý.

T: Vy jste říkal, že měly smůlu ty Lednice.

N: Prostě když jsme jeli z toho Džibuti, ještě jsme byli v přístavu, kruci, jak se jmenoval? Masawa,¹⁰⁶ Masawa, jo. Moc se mně líbil. A byla tam taková nějaká ošolichaná řecká loď, stará a oni ji různě upravovali. A jeden z nich říkal: „Hodte sebou nebo to nestihnete.“ Nedošlo mně, o co jde. Oni odjeli před náma, my jsme jeli potom. Ještě si dva Francouzi dali na loď naložit takového toho citróna,¹⁰⁷ že letí do Bejrútu a tam že si ho vyzvednou. No a přípluli jsme do Suezů na rejdu, najednou nálety, Izraelci prý napadli Egypt. To byl šedesátý sedmý rok. Takže Suezský kanál byl zavřen. Nás a dalších asi čtrnáct lodí tam pustili, že prý: „Pojedete dál, nebojte se.“ Prdy vody. Nejeli jsme. Proto chci říct, že měly smůlu, že už tam zůstaly. A byly tam od roku šedesát sedm do roku sedmdesát šest.

T: A jak na lodi tohle uvěznění vypadalo?

N: Krásný. Fantazie. Nic se nedělalo. Jen se slavilo. My jsme tehdy byli ještě v tropech, a to znamená, že jsme měli nárok na tropické dávky, tedy nárok na víno. Tehdy, za totáče, aby se nám nezkazila krev, jsme v tropických oblastech fasovali na každou osobu čtvrt litru vína červeného na den. To je na krvinky, že. A vždycky se dal nějak dopředu litr, aby se to nemuselo rozlívát. Také jsme měli vína Rioja,¹⁰⁸ vynikající, vynikající vína. Ale průšvih byl, že tady to víno tehdy nám došlo a my jsme si říkali: „Přijedeme do Bejrútu a tam to nafasujeme se zpětnou platností, vožereme se a bude.“ No ale do Bejrútu jsme nedojeli a tak nějak těsně před tím, než jsem opouštěl ten krásný kriminál, nám přitáhli asi tři bečky kyperského vína. Ale to nám nevadilo.

My jsme tam měli krásný, rychlý komunikační člun. Měli jsme lyže. Tam jsem se naučil lyžovat na vodě. Já se bál, protože oni říkali, že v tom Hořkém jezeře¹⁰⁹ jsou žraloci. Tak jsme se báli zezačátku. Ale byla to lež. (lehký smích) Byla to lež. Pak jsme teda plavali i z lodě na loď. Bulhaři tam měli asi sto dvacet filmů a mraky (důraz) vína, vynikající sýry. Byly tam: Vasil Levski, to byl ten Bulhar, naše Lednice, dva Poláci, dva Švédové, Anglání, Amerikáni, žádný Rusák kupodivu. Anglání, Amerikáni a kdo ještě? Já to mám někde napsané, já si to nepamatuji. To je hrozně dávno.

¹⁰⁴ Anglická transkripce Yembo (nebo Yanbu' al Bahr) – hlavní přístav v Rudém moři, na západě Saudské Arábie.

¹⁰⁵ Anglická transkripce Djibouti – republika i stejnojmenný přístav leží v severovýchodní Africe, v Adenském zálivu, u jižního vstupu do Rudého moře.

¹⁰⁶ Anglická transkripce Masawa – přístav ve státě Eritrea (severovýchodní Afrika, na pobřeží Rudého moře).

¹⁰⁷ Značka francouzských automobilů Citroën.

¹⁰⁸ Víno z oblasti La Rioja (sever Španělska).

¹⁰⁹ Velké Hořké jezero – slané jezero rozdělující Suezský průplav na severní a jižní část.

T: A vy jste se s těmi ostatními posádkami setkávali.

N: No, to víte. Oni vždycky něco přivezli, my jsme jim půjčili člun a byli u vytržení hoši. Paliva bylo dost a když nebylo, tak dodali z jiných lodí. A třeba Švédáci vezli z Austrálie hrozny. Balené v krásných bedničkách v korkové drti. Jedna loď, mně se zdá, že to byl Němec, měla maso. Taky z Austrálie. Zamražené maso. Tak jsme si dali. Vynikající.

To víte, všechno, co tam bylo, pomalu deset let, všechno bylo odepsaný, všechno se muselo zaplatit. A ti, co přišli po nás tu loď hlídat, tak si přivezli japonské foťáky. Tam byly dvě lodě, které vezly z Japonska foťáky, kamery, rádia a já nevím co. A protože potom ty lodě svázali, Slováci hlídali asi čtyři další lodě. A nějak se to dohodlo, že jim za to hlídání rejdaři dávali náklad: „Vezměte si všechno, co tady je.“

T: A vy jste tam byl jak dlouho?

N: Já jsem tam byl od začátku, začalo to v červnu, a začátkem října jsem přiletěl domů.

T: To jste tam byl, když bylo na lodích ještě nejmíc zásob.

N: No takhle. Nejmíc zásob. Těch zásob tam bylo míc. Protože si třeba představte, ta jedna loď vezla deset tisíc tun masa. Nebo ta, která měla ovoce, to byl refrigerator, tam se nic nezkazilo. A neustále to udržovali v provozuschopném stavu. Nikdy nikdo nevěděl, jak dlouho tam budeme. Občas po nás Židi vystřelili, ale tak jako nechtěli. Oni vlastně po té ohromné porážce, po tom debaklu, co utrpěli, tak vlastně důstojníky pozatýkali, nechali je ve sběrných táborech, a mužstvo? Arab dostal flašku s vodou a běž. Musel jít pěšky. Tak to bylo dost kruté. No, ale co s nimi měli dělat, že jo. Na druhou stranu, neměli tam lézt.

To bylo otřesné, když jsme projížděli tím kanálem na Velké Hořké jezero, tak tam je takový přístav nebo opěrný bod, Izmajlia.¹¹⁰ A u Izmajlie bylo ohromné letiště. Samý mig¹¹¹ tam byl. A všechny byly rozstřílené na zemi. Všechny. Protože oni ti Židi asi měli dobrou rozvědku, tak zjistili, že se na ně chystají, a udeřili dřív. A opravdu vyletělo jen pár letadel. Tím pádem, když na poušti není letecké krytí, byli odsouzeni opravdu k zániku. Ti Židi si pak s nimi dělali, co chtěli. Ale to odbočujeme.

A Poláci tam měli velké záchranné čluny provozuschopné, tak pomáhali těm Arabům se dostat na druhou stranu. Což bylo hezké od nich. Když jsme tam přijížděli, tak tisíce, tisíce aut, tanků, já nevím čeho, proudilo na Sinaj. Já tam jel mnohokrát a tam nebylo světýlko na té Sinaji. A tehdy tam nebyla tma vůbec. Tam bylo tolik světel. Oni byli, museli být, připraveni opravdu dobře. Ale díky tomu, že nebylo to letecké krytí, tak to asi dopadlo špatně. No, špatně. Já si myslím, že to dopadlo dobře, protože já ty Araby moc nemusím. Protože, zlobili. Zlobili.

A třeba na těch Lednicích, v Jembu, jak jsem říkal, rybářská vesnička, a hned nějací vojáci nás tam hlídali, abychom nikomu neublížili. Ale mohli jsme chodit ven. Tam byl, kapitán přístavu byl Řek, měli tam jeden remorkér, kapitán remorkéru taky Řek. A ještě tam byla řecká loď jedna, která stála takhle vedle nás. A protože neměli žádné pracovníky, kteří by uměli dělat s jeřáby, tak to vykládali naši kluci. Dostali zapláceno, teda (důraz) hodně bych řekl na tu dobu, za jednu směnu asi dvacet dolarů. Což tehdy byl peníz ohromný. A vlastně celý náklad vykládali sami. A občas tam přišli na kontrolu taková ti arabští papaláši. Asi čtyři nebo pět. A oni vám zjistili, že ti kluci, ti vojáci co tam byli, jedli vepřové. Protože my jsme si je hýčkali. Ten jeden dostal, po našem by se řeklo dvacet zdrávas. Řval, modlil se k Alláhovi a bouchal hlavou o palubu až měl na čele modráky. Já se ho ptal: „To je špatný?“ Říkal: „No, ale bylo to moc dobrý.“ A tam jsme se občas vypravili, pustili nás, nikdo si nás nevyšímal, tam taky nic nebylo, že jo. Tam bylo pár, řekněme, kavárniček. Samozřejmě nealkoholické nápoje. Zakouřil jsem si tam hašiš. (ztišuje hlas) Jsem to zkusil.

T: A?

N: Nic. To chtělo asi vícekrát. Ono to bylo přes tu vodní dýmku a připadalo mi to jako bych ten druhý náhubek prdnul do hnoje. Vůbec žádný zážitek. Tak mě to nenadchlo.

T: Tak jste zůstal u piva.

N: Ono je to lepší. Je to zdravější. Takže, říkám, to bylo celkem dobré. Ale bohužel s těmi Lednicemi to takhle dopadlo, pak udělaly snad jednu cestu a zjistilo se, že už to dál nejde, a odvezli je do Indie na šrot.

T: Lednice šly na šrot a kam jste šel vy?

¹¹⁰ Anglická transkripce Al Ismailiyah (severní část jezera).

¹¹¹ Sovětský víceúčelový stíhací letoun MIG (jméno dostal podle konstruktéra Mikojana).

N: Lednice na šrot, já jsem se vrátil do Prahy a řekli mně: „Co s tebou, soudruhu?“ Asi všude třetí důstojníci byli, tak já jsem zůstal na plavbě a dělal jsem v obchodně-provozním oddělení. Dostal jsem nějaké čestné uznání, ne, rád to byl. Z Dunajplavby. Za to jezero. A pak jsem tedy dělal v obchodně-provozním oddělení, pan Kubát. Pařízek, Venca Marhoul, jako Marhoula otec. S nimi jsem pracoval. Vydržel jsem tam rok, pak jsem šel na vojnu. Ještě před tím, v šedesátém osmém, Marhoulová dělala Šikovi sekretářku. A Venca ji potřeboval uklidit, když přišli Rusáci. Tak jsem ji vezl na Slapy do nějaké chalupy. Taky nás zastavili. A „Čtů ty?“¹¹² Tak jsem jim vysvětlil kdo jsem. „Éto mat“.¹¹³ A dobrý

T: A na vojně jste byl kde?

N: Na vojně jsem byl v tom šedesátém osmém. To jsem byl spíš u vojáků. Měl jsem nastoupit do Mladé Boleslavi. Přijel jsem tedy do Mladé Boleslavi, tam byl tehdy můj spolužák, jeden Slovák, Kontúr. A také Míra Raků, který také skončil v Oděse školu. Vodní institut se to jmenovalo, to s námořníky nemělo nic společného. On dělal napřed na plavbě a potom na ministerstvu jako management. Teď je důchodce jako já. Tak jsme si tam povídali, já jim přinesl pivo, popijíme, a vlítl tam nějaký lampasák,¹¹⁴ seřval mě jako malého kluka, co tam dělám. Tak jsem říkal: „Poslušně hlásím, že tady nastupuji.“ A on říká: „To teda né, pojeděš do Klatov.“ Tak jsem jel do Klatov. Přes Prahu samozřejmě, tady jsem si dva dny pobyl, pak jsem jel do Klatov, v pohodě. Přijel jsem do Klatov a odvedli nás do Kdyně u Klatov. Tam byla kasárna Pod Korábem, tak tam jsem těch pět měsíců odšvejkoval.

T: Bylo pro vás na vojně výhodou, že jste měl námořnickou zkušenost?

N: No rozhodně. (důraz) Rozhodně. Tehdy už jsem byl námořní poručík. No, a měli jsme tam poručíka Rampu. A on na mě nějak řval a já mu říkal: „Pane poručíku, proč my šarže bysme se měly jebat.“ Ale rád na to vzpomínám. Výhoda byla, že tam byli také pětépáci¹¹⁵ a u pětépáků sloužil jeden poručík, který chodil s bráchou v Pelhřimově do školy. Tak ten mě občas přikryl, když bylo potřeba. A nakonec během náhradní vojenské služby, která představovala pět měsíců, jsem půl druhého měsíce topil v místním hotelu, protože jim utekl topič. Pan hoteliér mě dal do pokoje a říkal: „To je ten nejstudenější pokoj a když ti bude teplo, tak budeš dobře topit.“ Já tam byl spokojený. Bábám jsem vždycky naštípal dříví, ty mně daly pivko, co mně scházelo. Když jsem šel na vojnu, tak jsem si půjčil pět tisíc, abych netrpěl, dobre bolo.

T: A co jste dělal po vojně?

N: Po vojně jsem pokračoval na plavbě, vlastně až do šedesátého devátého roku, když jsem šel na Sitno. To byla novostavba, na přejímku mě tam poslali. Tak jsem začal na Sitně jako třetí a už ten kolotoč začal. Do té doby to bylo takové hogo fogo, nic. A od toho Sitna, to už byla námořničina.

T: A za jak dlouho jste se dostal na pozici druhého důstojníka?

N: No, na druhého to bylo celkem rychlé, mně se zdá, že po Sitně jsem šel na další loď už jako druhý. Ale to už se nepamatuji. Já to mám napsané všechno. Potom jsem dlouho jezdil ve funkci druhého, pomalu čtyři roky. Protože, jak říkám, bylo nás moc, takže tlačěnka byla příšerná. A jako čif jsem byl poprvé na Vítkovicích, kde jsem střídal kapitána Trnku. To bylo po tom šedesátém osmém, protože on udělal nějaký průser, tak ho odvolali z velitelské funkce.

T: Nějaký politický průser?

N: No, politický průser. Já spíš bych řekl, že to byla mladická nerozvážnost. On zajel do nějakého přístavu a nahlásil, že bojuje proti Sovětskému svazu, nějaké takové ptákoviny.

T: A byl sám, kdo se takhle zachoval, nebo bylo takových lidí více?

N: Ne, sám. Tak kvůli téhle nepředloženosti.

T: A jinak se na lodi ten rok šedesát osm neprojevil?

¹¹² Что ты? – Co ty?

¹¹³ Это мать. – To je matka.

¹¹⁴ Slangový výraz pro důstojníka v armádě (podle lampasů – ozdobné pruhy na uniformě, na kalhotách).

¹¹⁵ PTP – pomocný technický prapor.

N: No, osmašedesátý rok bych řekl, že skoro vůbec. No, nevím teda, nevím, opravdu. Já to na těch lodích nezažil, tak je těžké, abych o tom mluvil. Zažil jsem vlastně Prahu. Když přišli, tak jsem běhal jako šus všude, fotil jsem.

T: A byl jste spokojený, když jste se dostal do pozice čífa?

N: Ále, no tak. Ten čif, řekl bych, je nejhorší funkce důstojnická na lodi. Má nejvíc práce, má teda trošku víc peněz, ale zase ne tolik. Třeba takový kolega Kotouček, ten radši jezdil jako druhý důstojník než jako čif. Protože opravdu ten čif se nezastaví. A druhému se říká „pane druhý“, na třetího se vždycky řvalo „třetí, třetí, kde jsi!“ (drsným hlasem), ale druhý byl „pane druhý“. No a čif byl čif, samozřejmě. A kapitán to už je kapitán.

T: Takže se neoslovovalo „soudruhu“?

N: Jak kde, jak kde. Nevím, jestli se tím mám chlubit, ale já jsem se potom dozvěděl, že se říká: „Kdo je to Kouřil? Znáš toho kapitána Kouřila?“ „Jo, to je ten, co každému říká pane.“ (smích) Já jsem nikdy nikomu neřekl soudruhu. Ani Biškový ne. Soudružka Bišková, to byla soudružka Bišková.

A na lodi byli káoščáci, kulturně osvětoví pracovníci. Do šedesátého osmého roku. Tak nějak. A měli jsme tam právě s nebožtíkem Honzou Bekem káosčáka, který potom jezdil se mnou na dvou lodích jako starší námořník. On říká: „Hele, já bez toho nemůžu být.“ Bývalý major a kulturně politický pracovník. A my jsme mu, tehdy Honza Bek tam byl jako třetí, Stránský jako kadet a Landovi jsme zásadně říkali „pane Ká“. On si nás jednou zavolal a říkal: „Kluci, proč mně takhle říkáte? Neříkejte mně tak. Říkejte mně soudruhu ká ó, nebo tak nějak.“ Říkali jsme mu dál „pane Ká“.

T: Mohli tihle lidé hodně uškodit?

N: Někteří i uškodili. Jestli mohli uškodit mně, já nevím. Žádné protistátní akce jsem nedělal, já jsem si hleděl své práce.

T: Nutili vás třeba vstoupit do strany?

N: No tak, nutili. Nutili a nenutili. Nutili a nenutili. To bylo na každém. Já jsem tam teda vlezl nakonec na chvíli. 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.“ Ale bylo to nějak těsně před koncem, asi dva a půl roku jsem byl ve straně.

T: No a kdy jste při tomhle životě – pořád pryč – stihnul založit si rodinu?

N: No, kdy? To je těžké. Tak já jsem nebyl pořád pryč. Já vlastně jsem ty tři roky de facto byl doma. To byl šedesát sedm, šedesát osm, šedesát devět. A tehdy jsme se seznámili, nějaký čas jsme spolu chodili, pak jsem si říkal: „Už jsi poznal všechno, tak co.“

T: Tak se ožením. A syn se vám narodil kdy?

N: Mám dceru, sedmdesátý třetí, ta je nedonošená, ta se narodila v sedmém měsíci. Protože jsem se ženil v březnu a ona se narodila v listopadu, prvního listopadu. A syn o dva roky později. Nevím. O rok a půl. V sedmdesátém pátém.

T: Byl jste doma, když se děti narodily?

N: Když se narodila dcera, tak ano. Ale zase. Odvezl jsem ženu do porodnice a musel jsem na plavbu. Něco po mně chtěli, nevím co. Tak jsem to s nimi rychle vyřídil, tehdy jsme bydleli v tom Pelhřimově, koupil jsem tady kytku, do autobusu, no a v kolik to bylo, kolem deváté nebo desáté večer jsem vibroval u porodnice. Teď je to trošku jiné, ale dřív, aby asi tatínci mohli k oknu, že jo, byla lůžková část porodnice hned kousek od vrátnice a v přízemí. Tak jsem tam bušil na okno, dal jsem jí kytku, a bylo to.

T: A když se narodil syn a vy jste nebyl doma, oslavil jste pořádně jeho narození na lodi?

N: To nešlo, to byla služba. No, trochu jsme to oslavili, to jo. Ale ne tolik. Na lodi osm hodin služba, osm hodin odpočinek. Já tu zprávu dostal na moři, jeli jsme zrovna La Manchem. Tak to neexistovalo. Pak ano. Jak jsme přijeli do přístavu, trochu jsme to rozjeli, bylo veselo.

T: A často s vámi byly děti a manželka na lodi?

N: Jak to šlo. Jak to šlo.

T: A dostali se i na delší cesty?

N: No, to bylo něco. Do Grónska, s Vítkovicemi. Tehdy z Grónska jsme jeli zpátky a nakonec nás šoupli do Montrealu. Tam jsme naložili obilí do Rumunska a jeli jsme do Rumunska. Protože děti ještě nechodily do školy, tak byly na lodi asi sedm měsíců. To jsem dělal čífa. Měl jsem vlastně dvě kabiny. Normální svoji kabinu ohromnou a ještě jednu. Na Vítkovicích, tam těch kabin bylo mraky. Nebyl problém. A dělal jsem ubytovacího důstojníka. (smích) První palubní měl na starosti ubytování.

T: A potom když byly děti větší, nezvažovali jste s manželkou někdy emigraci?

N: Ne. Protože, takhle. 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.

Ted' teda, jak jezdí ti kluci, já je lituji. Protože manželku na loď – neexistuje. U nás na těch lodích dělali prvotřídní kuchaři, to bylo něco. Ted' syn, když mi vykládá, že když byl naposledy na lodi, kapitán je tam okrádal, kupoval jim nějaké sajrajty k jídlu...

T: A převáželi jste na lodích někdy zbraně?

N: Furt. Furt. Vždyť my jsme byli za socialismu jedna z největších zbrojovek na světě. No ted' to po nás převzali jiní. A ani nebudu říkat kteří.

Hodně se toho vozilo do Libye, hodně se toho vozilo do Sýrie, hodně do Iráku. Do těchhle arabských zemí. To jsou země, které platí. Tak to bylo v pohodě. A ta plavba měla za to strašné výdělky. Já když jsem byl v tom obchodně-provozním oddělení, tak jsem dělal kalkulace třeba na Brno, které vozilo tehdy do Casablanky zbraně. A to denně vydělávalo sto tisíc. Sto tisíc denně. Tak proč by nevozili?

T: Bylo bezpečné převážet takový náklad?

N: No, takhle. V podstatě se nic nestalo. Vždycky rozbušky a tyhle věci se vozily co nejdál. Když to náhodou bouchne, tak aby to šlo někam do ztracena. Nic jiného bouchnout nemohlo. Jenom ty rozbušky. Dělal se na to speciální boxy. Já si myslím, že to bylo velmi (důraz) bezpečné. My jsme to uměli. A ti pitomci, co to vozí ted'? Asi třikrát jsem někde četl, že se pokoušeli Slovinci vozit zbraně nebo i granáty, a nějaká německá loď je zabavila. To bylo po osmdesátém devátém roce. To už vlastně plavba tyhle věci nedělala. Tehdy ty zbraně šly přes Omnipol. A byli jsme fakt sehraní v tomhle.

T: Zažil jste, že na lodi došlo k nějakému vážnému úrazu?

N: No, zažil. I smrtelný úraz. Ale to bych řekl, že byla nepozornost, neopatrnost. A možná trochu taky osud. On ten pán chytil žraloka. A ono se říká, že když někdo chytí žraloka, tak že brzo umře. Brno vezlo nějaké zboží do Bangladéše a on tam chytil asi dva žraloky. Pak se většina posádky vyměnila, on tam zůstal. Říkal ještě jednu cestu že udělá. No a pluli jsme tehdy ze Gdyně, nebo ze Štětína, už si nepamatuji, do Norska pro nějaký náklad. No a on prostě lezl do toho nákladového prostoru posledního, který je vlastně před tou nástavbou. Lezl tam ještě s prvním strojním důstojníkem. Ten pán, který to odnesl, druhý strojník, se jmenoval Čár. A lezl tam s ním Hluchár. Drobeček jsme mu říkali. (ukazuje rukama velké břicho) A on, asi bych řekl, že si neuvědomil, anebo tam bylo málo světla, neuvědomil si, že se leze na takové žebro, pak je asi metr a půl přechod a leze se až dolů. Loď se naklání a on tenhle přechod nezvládl. A to nebyl chlap, který pije. Já jsem ho ani neviděl, že by si dal někdy štamprličku. No a spadl. Jestli to byl osud, já nevím. Spadl tam, byl těžce otřesen a v nemocnici umřel.

T: Jak působí takové události na posádku?

N: To je špatné. Nemělo by to být. Ale říkám, ty úrazy tam byly. Nebo jiný případ, možná jste o tom slyšela. Byl první palubní důstojník Petřík, ten se lezl dívat na ponor, a neudržel se. Loď jela, takže to neměl dělat. To já bych ho tam nepustil. Ale tam byl Rusák kapitán. Tak se tam blbec šel dívat na ponor, pustil se a nějací rybáři ho vytáhli. No, stane se to. Anebo, to bylo na jiné lodi, na polské, takový vynikající kluk, šikovný. Slovák. Fifík. Ale ten se utopil s celou posádkou, se všim. Byli na lodi, která plula pod rakouskou vlajkou. Takový malinký hajzlík. Naložili je asi blbě v Casablance. A dostali se na Biskaji do nějakého štorumu, převrátili se a bylo po Fifíkovi. Zachránili se snad tři lidi z té lodičky.

T: Zmínil jste ruského kapitána. Jací byli? Proč byli najímáni?

N: No protože jsme neměli české. Měli jsme málo českých. I Poláci byli na našich lodích. Ale jako kapitáni ne. Poláci byli jako důstojníci. Anebo námořníci. Jeden čas nebyli starší námořníci, tak já jsem byl na těch Lidicích s dvěma Poláky. Vynikající hoši.

T: A byl rozdíl ve velení, když lodi velel sovětský kapitán?

N: No já bych řekl, že to záleželo na čífovi. Když ten první palubní důstojník dovedl usměrnit toho Rusa. Ale někteří ti Rusáci byli vynikající. Znal jsem. Já jsem jeden čas byl jako expert přes ruské kapitány. Proto jsem také poměrně dost dlouho jezdil jako čif. Vždycky říkali: „Běž tadyhle k Rusovi.“ No, říkám. Někteří byli dobří, někteří za moc nestáli.

T: A od kdy jste vy jezdil jako kapitán?

N: Od osmdesátého čtvrtého?

T: A kde jste zažil rok 1989?

N: Na lodi. O tom bych radši nemluvil. Ne, ne ne. To. (ztišuje hlas) Měl jsem tam takové nějaké hochy, kteří prostě si mysleli, že když je revoluce, já ji samozřejmě vítal taky, že se nemusí dělat. A to se mně velmi nelíbilo. (smích) Tak jsem je trochu přesvědčil o opaku. Nakonec reakce veškerá žádná, samozřejmě. A jeden Slovák, toho jsem musel vylodit, protože tam byly ještě další věci.

Ale musím se pochlubit, že jsem vylodil taky ruského druhého palubního důstojníka. Protože jeden průser měl v Cinfuegos,¹¹⁶ kde jsme nakládali a on nezajistil vyčerpání balastu. Druhý průser měl ve Flushingu,¹¹⁷ kde jsme se málem utrhli. On špatně zajistil řetěz, když házel kotvu. A tím pádem skoro celý řetěz vyletěl. Tu kotvu jsme nakonec vytáhli, ale byla takhle ohnutá. A málem jsme nabourali loď, která stála kousek od nás. Já byl na mrtvici. No a další průšvih měl, když usnul v La Manchi. Asi se vozral. On chlastal.

Tak jsem volal na plavbu hned v tom La Manchi: „Co byste řekli, kdybych vám vylodil tohohle?“ Já už ani nevím, jak se jmenoval. Nějaké pindy měli. Říkám: „Ale já ho tady nechci, protože je to hroznej průser.“ „Tak to zdůvodni a vylod' ho. Dobře.“ No a přijeli jsme do Štětína. Na jiné lodi, která stála kousek od nás, měl jednoho Slováka, nebudu jmenovat, velkého kamaráda. No a přijela mu manželka na postoj. Tak jsem říkal: „Dobry, aspoň vám nebude smutno, až pojedete oba.“ No a ten jeho kamarád, to byl čif mašinový, ten na mě strašně začal pištět: „Jak jsem si mohl dovolit vylodit ruskýho experta.“ Tak jsem řekl: „Do toho ti nic není.“ No a bylo.

T: A jaká byla vaše poslední cesta?

N: Jako u plavby?

T: U plavby.

N: Jo poslední cesta, to bylo na Slapech. To jeden čas jsme jezdili v charteru, vozili jsme papír z Kanady do Argentiny a z Brazílie jsme vozili dřevo do Spojených států. Tam na té lince jsem byl také poměrně dlouho, skoro rok. Já měl většinou takové nalodění. A měl jsem tam manželku taky. To byly nádherné cesty. Brazílské přístavy, Argentina kouzelná, tu miluji strašně, Brazílii teda taky. Občas Venezuela, ta je taky krásná. Teď ty Spojené státy, to bylo Puerto Rico, perfektní. Moc se mi to tam líbilo. A ta Kanada, že jo, jezera. To bylo hezké.

¹¹⁶ Kubánský přístav Cienfuegos.

¹¹⁷ Nizozemský přístav Flushing (port of Vlissingen).

T: A věděl jste, že je to poslední cesta?

N: Nevěděl. To byl dost dlouhý přejezd a vůbec ta cesta byla dost taková napjatá, namáhavá. Měl jsem tam jeden těžký úraz... A když jsem vylodil, odletěl z té Argentiny, tak všechno ze mě spadlo a já jsem dostal takzvanou leteckou mrtvici. Prostě jsem se probudil v letadle a říkám si: „Něco se mnou není v pořádku.“ Slabou mrtvičku takovou jsem měl. A od té doby už mě nenalodili. To bylo v roce devadesát sedm. Pak jsem začal dělat na ministerstvu.

T: No a jak vnímáte rozpad podniku?

N: No, jako tunel. Jako tunel. Já bych nechtěl nikoho osočovat, ale vím z dobře informovaných kruhů, že generálního ředitele našeho tehdejšího navštívili z papíren ve Štětí a řekli mu, že mu poradí, jak se zbaví Koženého. A on je vyhodil. (pauza)

T: Chybí vám moře?

N: Ale tak, chybělo mně. To víte, že chybělo. Ale měl jsem tu chorobu tehdy, s tím se nedá nic dělat.

T: Takže moře byla dobrá životní volba.

N: Velmi dobrá. Nelituji jediného okamžiku. Moc dobré to bylo.

Jiří Kudrna, 1. palubní důstojník

Narátor již při mém příchodu začal vyprávět o námořní plavbě (o první lodi Republice); musela jsem jej přerušit kvůli vysvětlení, jak bude rozhovor probíhat, a kvůli podepsání dohody. Poté začal narátor – v podstatě bez položení otázky – vyprávět o svém životě.

N: Já jsem se narodil v Praze, v roce třicet sedm, ale jen tak tak. Jinak jsem se mohl narodit v Hamburku.

T: *Jak to?*

N: Protože můj otec byl někdy od roku třicet dva, třicet tři, přesně vám neřeknu, v Hamburku na konzulátu. Než tam jel, dělal na ministerstvu zahraničních věcí, ovládal jazyky. Co si budeme povídat, plno jazyků. Nakonec i já i ségra. A než odjel, musel se oženit. To bylo tak to udělané, aby nejel sám. Tak báby to daly dohromady. Táhle jedna babička a druhá támhle ve Skalici. On jedináček, tady byla dcera s velkým věnem ve statku, no tak byla velká svatba. Ještě jeden pamětník téhle velké svatby tady ve Skalici je. Tak se vzali a jeli do Hamburku, kde byli až do roku třicet devět. Takže jsem se málem narodil v Hamburku, ale máma sedla do vlaku a jela domů, kde čekal strejda Konopásků, bývalý restaurátér v hospodě U Pešků. Táhle má hrob. S tetou. On je vlastně můj kmotr, mám po něm další jméno František. A pak se zase vrátila do Hamburku, kde jsme byli do roku třicet devět, respektive třicet osm, potom ještě nějaký čas byl otec v Drážďanech.

A ve čtyřicátém třetím jsem začal chodit do školy. Bydleli jsme ve Strašnicích, V Olšínách. A koncem války nás hodili do Staré školy, co stojí na Strašnické. Tam vlastně začala moje němčina.

T: *Už ve škole.*

N: No ano, přeci německá armáda nás ochraňovala před nepřítelem, nám říkala paní učitelka. Můj syn mi po letech řekl: „Ty sovětští vojáci jsou tady, aby nás ochraňovali před nepřítelem, že jo.“

No a co bylo dál, po válce táta zase začal u ministerstva zahraničních věcí. A vzal si ho velvyslanec do Paříže. Tak jel do Paříže, ale nejdřív tam nebylo bydlení, bydlel v nějakém hotýlku. Potom našel byt, tak jsme se někdy v únoru čtyřicet šest stěhovali do Paříže. Máma, já, a malá ségra. Ta se narodila ve čtyřicátém pátém v lednu. Bydleli jsme tam hned kousek od Eifelovky, na Rue Monttessuy. Letěli jsme Praha – Štrasburk a Paříž. Na Orly. Já byl hluchej tři dny. Protože jsme letěli bývalým bombardákem. Bombardákem. Tam byly ještě sedačky pro piloty, parašutisty, hluk. Já byl hluchej jak poleno. Tři dny jsem neslyšel. A po třech dnech mě táta vzal za ruku a vrhnul mě do školy. Tak jsem zůstal potom s klukama francouzskými, já jsem nejdřív neuměl prakticky nic.

Potom najednou, ve čtyřicátém devátém byla na velvyslanectví v Paříži výměna stráží jak se říká. To prorajbovali, velvyslanectví změnili a tak dále. Táta taky odvolali. A nějak v srpnu jsme jeli vlakem přes Svýcarsko do Prahy. Protože tam se lífroval i nábytek. Ještě před tím jsem byl tři týdny, prakticky měsíc, se třídou u moře. Na to si vzpomínám ještě jako kluk.

Přijeli jsme a začal jsem chodit potom do školy na Smíchově, v Kořenského ulici, protože táta tam dostal byt. Nejdřív jsme bydleli pár týdnů u strejdy ve Strašnicích, právě u Staré školy. Ten barák ještě stojí. A potom táta dostal od ministerstva přidělený byt ve Zborovské ulici na Smíchově. Měl jsem chodit do sedmičky podle stáří, ale šel jsem do šestky. Protože jsem znal francouzštinu perfektně, ale češtinu ne. A stal jsem se takzvaně Gottwaldovou mládeží. A do Pionýra se vstoupilo a dále a dále.

Po devítce, otec úředník, takže žádné studie, i když já jsem plaval, všechno to nebylo. Tak strojní zámečnick v Tatrovce. To bylo v padesátém třetím. A v padesátém pátém, někdy b řeznu nebo v dubnu, sháněli z Čechofrachtu kluky na loď. Kdo by šel na moře. Bylo dost přihlášek, ale dopadlo to tak, že nás bylo vybraných deset. No byli jsme dělnické kádry. Protože už jsme byli dělníci. Pozor, to bylo důležité tenkrát. V padesátém pátém.

Povolali nás tedy do toho Čechofrachtu (původně byl Metrants, ten byl zrušen a udělal se Čechofracht), který měl už třetí loď. To byla loď Lidice. Prvá byla Republika, pak Julius Fučík a Lidice.

Ted' vám řeknu, jaký byl plat v květnu padesát pět pro nás, co jsme tehdy byli zařazeni jako praktikanti. Šest set devět korun a nalod'ovák, když jste nalodila, tak za každý den šedesát devět centů. No, pozor, to bylo hodně peněz. Se ukáže, že to bylo hodně peněz. Takový mladší námořník tenkrát měl tisíc tři sta korun a dolar třicet. A jedni rodiče řekli, že kluk za ty peníze nepůjde, a nepustili ho.

Takže nás odjelo na tu Lidici devět. Odjeli jsme, myslím, patnáctého května. A teď ve vlaku začaly ty šoky. Jeli jsme přes Lichko,¹¹⁸ tam přišli pohraničníci, celníci, a začali kontrolovat pasy a tak dále. Zajeli pro to do Mezilesí. Později jsem zažil, že na hranicích vlak zastavil, taková zídka ještě si pamatují, že tam byla, tam byla hranice s Polskem. Tam nastoupili vojáci, v drelichách,¹¹⁹ takzvaně v pracovním, a jelo se až do Mezilesí. A začala prohlídka. Prošťourávali všechno, i drátama mezery mezi okny. Mluvím o padesátém pátém roce. Koukali pod lavice, všechno.

No a potom už se jelo do Gdyně, kde stála loď Lidice. Tam jsme přijeli, tam nám udělali nějaké propustky, no a od sedmnáctého tak nějak jsme začali fungovat na lodi. Podrž podej, postav to tady... Oškrábat burtu z nábřeží jsem měl, vzít milium a zamáznout to. Člověk musel jít s knížkou námořnickou a tou propustkou po trapu dolů. Budu mluvit, jak mluvíme, že jo. Jak váš táta mluvil. Tak jsem šel po trapu dolů, tam stál voják u přídě a u zádě taky. Vojáci se samopaly. Musel jsem ukázat námořnickou knížku s tou propustkou. A pustil mě a mohl jsem si škrábat. Za chvíličku mi došlo milium, tak zase prohlídka, jestli vůbec můžu jít na loď. Šel jsem, nabral jsem a zase. Já chápu. To on musel. Kdyby ho někdo viděl. Co vám budu povídat. Striktní všude všechno, to byl vojenský režim všude tady.

Když pak loď byla naložená, co já vím, po nějakých čtrnácti dnech, tak jsme vyjeli ze Gdyně. A už jsem byl plnoletý. Třináctého května mně bylo osmnáct. Ale klukům ještě ne. Těm bylo ještě sedmáct. Vyjeli jsme a zamířili na Kielský kanál, směr Holtenau. Jenže v Kielu na rejdě se zastavilo, protože loď Lidice byla postavená v Turku, ve Finsku, a tam byl MAN hlavní motor a ten měl nějakou revizi nebo co, teď si nevzpomínám. Neřeknu vám, proč jsme tam týden stáli. A o nás se nikdo nestaral. My jsme si chodili klidně do Kielu. Volní. Jenom námořnickou knížku jsme měli s sebou. To jsou ty šoky.

T: Jak jste se cítili?

N: No, jak jsme se cítili. Já nevím, jak se ti soudruzi, co tam byli. Tam posádka byla naše. Naše. Kapitán Frey, zástupce velitele pro věci politické, nějaký Radil. No ale, já si na něj vzpomínám, on byl takový dobrák. A nevím, jestli něco psal. Potom tam byl ještě předseda partaje, kdo to byl. To si neberu prostě. Víím, že nás bylo asi padesát. Nebo čtyřicet osm. Ale čířem byl Polák, druhým palubním byl nynější kapitán Rusňák. Milan Rusňáků. Třetím byl Polák, bocmanem byl nějaký Ryba. No a starší námořníci všichni, až na starýho Buriana, byli Poláci. A ve strojně, druhým strojníkem byl nějaký Šícha, a kdo byl čířem strojním? Pf. To vám neřeknu přesně. Ale myslím že to byl taky Polák. No a potom různě. No a hotel byl, samozřejmě, náš. Kuchaři a tak dále, tam byli tři kuchaři.

Z Kielu jsme potom jeli směr Čína. Nezapomínejme, že Julius Fučík, to jsme nevěděli, že bylo všechno čínské. Lidice, všechno čínské. Začalo to Kladnem, že bylo naše. Dopluli jsme na Biskaj, zážitek. Samozřejmě Biskaj, tam to vždycky houpalo. A samozřejmě my kluci prostě jsme házeli šavle. No ale, já jsem hodil poprvé a taky naposled. A když jsme přijeli ke Španělsku, tak to přestalo houpat. A kapitán Frey nás tenkrát pozval nahoru (důraz) na mořskou slivovici. Že nám dá. Takové stakany¹²⁰ nám nalili: „Kluci, vítáme vás, už jste prožili tohleto.“ My ještě vybledlí, že jo. „Tak na zdraví a na ex.“ Tak jsme to do sebe hodili, ona to byla mořská voda. Tak jsme hodili znova šavli.

Potom jsme projeli Suezský kanál a jeli jsme do Číny. To si pamatuji. Sokotra,¹²¹ potom na druhé straně, nad Sumatrou, Pulové,¹²² takový ostrůvek. Snad ještě existuje. Já nevím. Prý tam bylo zeměřesení nedávno. Prý jim nějaký ostrůvek zmizel. Projelo se okolo Singapuru a potom už se jelo kolem Indočíny nahoru. A vzpomínám, ještě mám fotku, jak jedno letadlo zrovna nás fotí, nalítávalo na nás. Protože Indočína byla Indočína francouzská. Tam se válčilo. Frantíci s Ho Či Minem.¹²³ On není nebyl špatnej dědek. Potom jsme jeli směr Hainan,¹²⁴ tam jsme vždycky zastavili. Ikskrát jsme jeli takhle tu trasu. Já tam byl rok a tři čtvrtě.

Julikong přístav. Tam jsme přijeli, přilítli ozbrojenci samozřejmě, s rudými hvězdami a zase. Prohlídka a tak dále, obsadili nás, jak se říká. Potom všechno v pořádku, že jsme to jako my. Protože se všechno hlásilo, to už bylo jasně dohodnuté. A potom, vždycky odpoledne, po obědě, přišli vojáci, obsadili můstek, nějaké zbraně měli v kufru s sebou a tak dále.

¹¹⁸ Železniční trať Ústí nad Orlicí – Lichkov – Štítý/Międzylesie (hraniční přechod do Polska).

¹¹⁹ Drelich – polský výraz pro hrubou bavlněnou látku, používá se na výrobu matrací, pracovní oděvy, vojenské oděvy.

¹²⁰ Z ruského стакан – sklenice.

¹²¹ Ostrov a malé souostroví Sokotra, součást Jemenské republiky, v severozápadní části Indického oceánu.

¹²² Ostrov Pulo Aceh – ostrůvek na severozápadě ostrova Sumatra.

¹²³ Ho Či Min (1890–1969), vietnamský politik a státník, v roce 1941 zakládá Viet Minh (národně-osvobozenická organizace založená Komunistickou stranou Indočíny), v roce 1943 zahájil guerillu proti Japoncům, 1945 vyhlásil Vietnamskou demokratickou republiku a stal se jejím prezidentem.

¹²⁴ Nejmenší provincie v ČLR; ostrov na jihu ČLR.

A vyjelo se směr first bar, second bar,¹²⁵ směr směr Whampoa¹²⁶. To je nad Hongkongem ta mezera. Byl first bar, second bar a Whampoa. A Port Mecanton. Ale tam se nejezdilo. Tam jsem sice byl, ale autobusem. A když jsme vyjeli a začalo se smrákat, to jsme lízali břeh, všechno zatemněné, žádná navigační světla. Když si to člověk vezme zpátky, vůbec jsem si neuvědomoval, v jakém nebezpečí jsme vlastně byli. To jsme nevěděli, že už tenkrát Polákům sebrali několik lodí, že lodě byly v zajetí, Poláci támhle na Tajwanu. Protože byla válka (důraz) mezi Čínou a Tajwanem. Já nevím, jestli ti starší to nějak brali v úvahu.

Ve Whampo se loď uvázala, nábřežíčko takové. Prý je to teď krásný přístav, moderní, super. Tenkrát to byla vesnička, jedno molo, nic prostě. A od Kantonu přijel takzvaný plovoucí hotel, tam dělníci a vykládali nás. Na výlet nás tam vzali, mohli jsme chodit po vesnici, tam nám dělali šrimisy¹²⁷ v símeňáku, takový malý símeňák, bouda taková. Vždycky někde schrastili ty šrimisy.

No a jednou jsme se rozhodli, protože vykládka, nakládka trvala třeba tři týdny, že se pojedeme autobusem do Kantonu podívat. A bez povolenky jsme nasedli. Jenomže očka nás zbystřila. A do Kantonu jsme nedojeli, vysedli jsme v polovině cesty z autobusu: „Projdeme se krajinou.“ A šli jsme mezi rýžovišti a tak dále. Pane! To byl prý poprask. Všude nás hledali. Pan kapitán Frey potom říkal: „Vy kurvy, vy svině, vy hajzlové.“ Nám nikdo neřekl, že nesmíme.

Potom většinou, když jsme jeli z Číny, tak jsme bunkrovali v Singapuru. A potom ještě v Adenu se bunkrovalo. V Adenu, no a jelo se přes Suez zase do Gdyně. To vždycky byl měsíc, takže po dvou cestách jsem třeba byl čtrnáct dní doma. Čtrnáct dní vždycky půlka posádky skočila domů.

Po první cestě nás povýšili na plavčíky a dostali jsme osm set sedmdesát korun, ale centy nechali. Šedesát devět centů denně. Naloďovák. Což bylo dost. Tak tenkrát za dolar byly skoro čtyři marky, když to vezmu. No a další věc, to byly takzvané třetiny. V té době třetin Tuzex neexistoval. Takže třetina těch penízků, čili u mě to bylo šest set devět korun, tedy, řekněme, dvě stě tři koruny je třetina. Za to jsem měl asi sto jeden nebo sto dva ruble. A to byly takové nějaké magor kurzy. To si potom člověk mohl v Číně vyměnit, dostávali jsme za to chuan, ty jejich peníze. To tam bylo možné. A další třetina, to šel člověk do Baltony,¹²⁸ tam ukázal námořnickou knížku a něco mu narvali. Pamatuji, že poprvé jsem vezl domů mámě a tátovi kupón látky, pěkný gabardén,¹²⁹ to byl úzký profil. Kufř, krásný, kožený jsem si vybral a aktovku mi ještě prdli a ještě něco k tomu. Že to je okej.

No a Poláci nakoupili, to se člověk dozvěděl později, jak to dělali. Šli do Baltony, ale ta jim to rovnou proplatila, zboží na loď nedodala a rovnou ho dávala na trh. Takhle to dělali. Dokonce jednou na starej bábušce Republice, jak on se jmenoval, tam jeden dokonce měl i motorku. Jawu. Mohli si ji klucí, ti námořníci, koupit za dvě nebo za tři třetiny. Jak se to dělalo taky. Taky se dělaly takové švindlíky. Ale na bábušce Republice utíkalo plno těch třetin, protože jela pomalounku. Ale my jsme s Lidicí to tak nějak chytali, takže nám za rok utekly, řekněme, jedna dvě třetiny. Prostě, hodila se někde kotva a už to bylo zapsané: „Tady jsme jednatřicátého a šmítec.“ A potom se zvedla a jelo se dál. Čili v jednom měsíci jsme zakotvili a už byla druhá třetina.

T: Člověk si musí poradit.

N: Takhle se to dělalo. Zájem všech, že jo. Včetně kapitána. A, potom taky, například jednou jsme vyložili v Číně a jeli jsme do Barmy.¹³⁰ Do Rangúnu.¹³¹ Prázdní. Tam jsme nakládali gumu, takové balíky surové gummy. Potom jsme jeli do Kolomba,¹³² na Cejlon.¹³³ Tam jsme byli tři týdny. Tam jsme chodili s klukama na pláž. Čekali jsme na plný náklad té surové gummy, co jsme vezli zpátky do Číny.

A jeli jsme do Tsamkongu.¹³⁴ To je takhle v rohu. A tam jsem se vyřádil, protože tam se mluvilo francouzsky. Předtím tam byli Frantíci. To byla nějaká enkláva v Číně. A tam prostě byla určitá ještě volnost. No a tam jsme vykládali tu gumu. A náš příjezd byl slavný, s fanfárama. Protože jsme byli první cizí námořní loď, která tam zajela s nákladem. Tak z toho udělali velkou slávu soudruzi Číňani. A když jsme přijížděli, tak

¹²⁵ First bar, second bar – jakýsi průliv, „mezera“ nad Hongkongem.

¹²⁶ Whampoa – anglická transkripce čínské oblasti Guangzhou (v těsné blízkosti Hong Kongu).

¹²⁷ Z anglického shrimp – kreveta; námořníci používali tento výraz.

¹²⁸ Baltóna – polský obchodní řetězec, bezcelní obchod, v blízkosti přístavu, do roku 1989 jakási obdoba čs. Tuzexu.

¹²⁹ Gabarden – hustá, většinou vlnění (i bavlněná) tkanina.

¹³⁰ Barma (oficiální název Svazová republika Myanmar), nachází se na západní straně poloostrova Západní Indie.

¹³¹ Rangun – největší město Myanmaru (Barmy), do roku 2005 hlavní město.

¹³² Colombo – největší město ostrovního státu Srí Lanka.

¹³³ Cejlon – název ostrova, na kterém se Srí Lanka nachází; do roku 1972 oficiální název státu Srí Lanka.

¹³⁴ Tsamkong – anglická transkripce čínského města Zhanjiang (nachází se na jihu země, v blízkosti ostrova Hainan).

tam byl obrovský vojenský remorkér, asi po Francouzích tam zůstal. A jak nás táhnul, ta manila rupla a my jsme lehce ťukli špičkou do nábřeží. A jelikož jedna kotva nebyla asi moc zajištěná, tak rupla dolů. Takže tam nakonec hrála hudba a kapela když viděla, jak se sype ten řetěz, tak utíkali pryč.

A naši kluci, hlavně mašináři, hráli fotbal. Všude, i na Cejlonu, a všude, když byla možnost, hrál se fotbal s místními a vždycky vyhrávali. A teď Číňani taky fotbal, jestli jdou, a naši že klidně půjdou. Já jsem nehrál. Potom volejbal a taky šli. No prohráli to tvrdě. Oni proti nám postavili nějakou vojenskou, která hrála snad druhou a první ligu. Nejdřív máte stadión, plno lidí, kteří nejdřív zmlknou, když fotbalisti vcházejí. A vprostředku stůl se žrádlem, jako na přivítání. Potom se hrál ten fotbal, no moc prohráli. A i volejbal potom. A to byla takzvaně politická záležitost, když to vezmeme.

A odtamtud, člověče, odtamtud jsme jeli asi do Whampoa. A odtud jsme měli náklad pro Evropu, byli jsme určeni do Konstance. A naložili nám tenkrát čínskou výstavu pro Damašek. To byla nějaká výstava, tehdy v tom padesátém šestém roce. Tak zase Singapur – bunkrování, Aden – bunkrování, projeli jsme Suezem, zajeli jsme do Bejrútu a tam jsme vykládali pro ten Damašek. Pamatuji, že v Adenu jsem koupil za anglickou libru deset takových šátečků lehkých, máma potom měla z toho radost. A ještě mně zůstala jedna libra. A to jsem si vyměnil za libanonské libry. A tam jsem byl ve svém živlu, tam se mluvilo taky francouzsky.

Vyložili jsme tu výstavu a jeli jsme směr Konstanta. A to muselo být někdy leden, únor. Nahoře bylo ještě zima. A když jsme vyjeli z Bejrútu, tak nějaký Karel, byl asistentem u čífa, já si potom vzpomenu, jak se jmenoval, měl službu, vachtu. A jak byl ráno na vachtě, po čtvrté hodině, nebo kolem té šesté ráno, mezi Bejrútem a řeckým Rhodosem bylo hladko a najednou prý něco spatřil. Objevil toho trosečníka Bruna Rotu z Terstu. Z lodi Patricia. No, co si budeme povídat, byl poplach, člun a jelo se pro něho. Veslování, aspoň se z toho udělalo cvičení. Starý Burian ho vzal do náruči, ten byl v takovém voru, jenom bedna to byla, roztrhané trenýrky a nic. Nohy rozežrané od soli. Třináct dní tam byl. No byl kost a kůže. Ale opálenej. Bruno Rota. Bruno Rota. Naložili jsme ho, i tu bednu vlastně, co užívali na té Patricii na nějaké natírání. V Istanbulu si ho pak převzali z italského konzulátu. Ale to už šel. Protože doktor Jandečka si ho hned vzal do parády. Celého prý nějak ponořil do vany, dal mu nějaké vývary a tak dále. No, doktor Jandečka taky už je nebožtík. Poláci, zkušený, ho oblíklí. Boty, ponožky, od košil, všechno.

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.¹³⁵ A to byla další taková ostuda, no ostuda, takový malér. Vědělo se, že budou natáčet, čili bylo dohodnuto, že jak budou objíždět loď a budou natáčet, tak že jako máme zakotvit. Hodit kotvu. Hodit ty tři nebo čtyři šakle. Jenže ono se to vysypalo všechno. Málem to shořelo, jak to tam sjelo. Obložení už taky asi bylo mizerný, už ošoupaný. A my najednou ze zádi viděli, jak stoupá od přídi obrovský dým prachu, kouřového rudého, jak se to vysypalo všechno. Naštěstí řetěz zůstal třet, je upevněný, že jo. A kluci, jak měli bílé věci pro film, byli úplně celí od rzi. Jak vylítalo to svinstvo.

No a potom jsem už vyloďoval, protože jsem byl povolán k službě vlasti. Vždyť mi bylo devatenáct vlastně už pryč. Jeli jsme domů, vlakem z Rijeky přes Vídeň, dostali jsme do pasu rakouská víza, tranzitní, to nám přivezli na loď, to zařizovala agentura. Kapitán Frey taky tehdy vyloďil. A teď ve Vídni, Franz-Josef-Bahnhof, sice už v té části Rusáci nebyli, ale nádraží bylo roztržkané, západní část byla docela v pořádku, ale nádraží, tehdy tam zůstaly jenom kolem a potom vláček prd prd cililink nějakaj.

Tak jsme do něj nastoupili a jeli jsme směr Praha. No, co mám povídat. Ještě před hranicí přišel takový pán v tralaláčku, v civilu, ale v tralaláčku. No a jenom pasy chtěl, dal nám razítko, že opouštíte tohleto A potom jedeme, koukáme, a najednou bylo vidět, že bude hranice. Po obou stranách kolejí věže. (důraz) A vojáci. (hrubým hlasem, důrazně) Dráty, že jo, a jeli jsme na naše československé území. Přibrzdilo se, naskákali dopředu dozadu vojáci a jelo se do Břeclavi. Pamatuji, že tam byl zamřížovaný takový jako tunel z drátů. A byla prohlídka celní, pasová. Všechno prošli, prohlídli, prošmejdili. Naši pohraničníci taky. A teprve potom se vjelo do nádraží Břeclav. Jako když do koncentráku člověk vjíždí.

Byl jsem doma, šel jsem na podnik a mužík, kádrovák, říká: „Jiříku.“ Já říkám: „Tady mám povolávačku. „Nikam, dej mi ji, to vyřídíme. Do třech týdnů jedeš do Polska do školy.“ Jako do akády námořní ve Gdyni.

T: To vás vybrali?

N: No, nevím, asi na doporučení kapitána Freye. Nebo já nevím kdo. Asi jsem prošel. Odjel jsem tam, papíry byly ještě ve Varšavě, tak o mně ve Gdyni nic nevěděli. Pár dní jsem chodil pomalu v teplácích, než mi vydali školní mundúr. No a práskli mě do druhého ročníku, protože jsem měl za sebou praxi. Já už měl rok a tři čtvrtě prakticky najeto, že jo. Suezským kanálem jsem kormidloval normálně, měl jsem papír od Freye. Oni jenom nás mladé chtěli lodivodi v Suezském kanálu, že staří jsou nervózní. Tak jsem byl ve druháku, vlastně už v pololetí pomalu. Franta Beranů se mnou. Podlena, Karel Žebráků, Franta Černohorskej, ti už byli ve třetáku. A ještě ve čtvrtáku na strojním byl Jirka Padevědu. A ještě jeden. Jeho kamarád. A ti končili

¹³⁵ Film režiséra Jiřího Sequense (1958) – reportáž o plavbě tří čs. zaoceánských lodí Republika, Lidice a Julius Fučík třemi oceány.

v padesátém osmém. Podlena v padesátém devátém a my s Frantou Beranem v šedesátém. To jsem si dodělal maturitu, protože jinak bych nepostoupil do pátáku. Matika to jo, ale polština, to jsem dělal chyby v psaní. Učitelka mi pomáhala, koukala mi do ruky: „Kde máte l s kreskom, tak tam ně, a kde máte l bez kresky, tam je.“ Úplně obráceně. Já jsem nechápal proč. No tak nějak se to udělalo. No a v šedesátém jsem přišel do Prahy a nastoupil na Pionýra jako kaďour. V šedesátém, v červenci, srpnu, tak nějak. Pionýr byl úplně nový. Historiky z Pionýra možná jsou v Bastlovi.¹³⁶ Ty vzpomínky moje, co jsem mu vyprávěl.

Ale, co jsem chtěl říct. V Polsku byl hlad. Co si budeme povídat. A škola byla polovojenská vlastně, byly služby. Byl tam náčelník, všechno. Služby na koridorech, v kuchyni, na bráně. A vycházky byly jenom v sobotu od čtrnácti do dvaceti a v neděli od čtrnácti do dvaceti dvou. Chodily hlídky, od nás taky, a nesmělo se do hospody, žádný alkohol, nic takového se nesmělo. Protože za to bylo bez vycházky třeba tři týdny. A když se někdo hodně, tak byl nějak tři dny ve věži. O chlebu, vodě a s jednou dekou. Tam mimochodem Vláďa Podlenů a Karel Žebráků seděli. Jednou hulákali, šli na burek a ještě s jedním jejich kamarádem je přistihnul šéf internátu, když se vraceli přes plot. Tak tři dny byl ve věži.

A když tenkrát přijela nějaká naše loď, tak přikázali těm lodím, aby nám vždycky při příjezdu a při odjezdu dali nějaký karton jídla. Každému. Nejdřív to byla Lidice, pak Fučík, potom ještě přibýlo Kladno, potom Dukla, Orava, Orava byla později, myslím. A Kladno a ještě Mír jednička.

T: A Ostrava?

N: Ostrava, byla čínská, tankán. Ale ten jezdil do Konstance. Vozil letecký benzín z Konstance do Číny. Jak jsem byl v padesátém devátém zaměstnaný, tak jsem byl vlastně zaměstnaný u Čechofrachtu. A když jsem se v šedesátém vrátil, tak už jsem byl zaměstnanec Československé námořní plavby. Automaticky jsem přešel. Mužik tam byl, všichni tam byli. A to víte proč? No, proč. To bylo jasné. Přišla strana a vláda v padesátém devátém roce, že se musí snižovat počet úředníků. Průmysl potřebuje, úředníků je moc, tak snižovat. Tak se to vyřešilo jednoduše. Prostě Čechofracht vydělil Československou námořní plavbu a s Metransem najednou byly tři podniky. Každý musel mít osobní oddělení, kádrovku, a tím pádem co? Tím pádem bylo víc úředníků. Co si budeme povídat. Ne, vždyť to vím, ne. Když byla jedna kádrovka, tak najednou tři. A do toho přišli ještě Číňani, těch bylo snad dvanáct, čtrnáct, šestnáct, nevím. To byl zástupce generálního ředitele nebo ředitele a vedoucí.

T: Ti byli v Praze.

N: No, v Praze seděli, na Můstku, na baráku, jak jsou hodiny. Vždyť vlastně prakticky z osmdesáti devadesáti procent ty lodě patřily Číňanům. Co si budeme povídat. Oni nemohli používat svoji vlajku. To je důležité. Nemohli, protože v OSN byl Taiwan. Čínská republika. A nějaká Čínská lidová republika neměla na nic právo. Neměla právo na vlajku, na nic. Protože nebyla v OSN. A když se to obrátilo, když to přiznali a Taiwan ne, tak teprve potom si Číňani začali brát ty svoje lodě. Pod svoji vlajku. Proto já jsem byl šedesát, šedesát dva na tom Pionýru. Jsem byl tenkrát jako kaďour. A jako třetí. Došel jsem na druhého a potom jsem byl poslán na Orlík, kde jsem byl jako třetí. To byl Orlík, bývalý Frédéric Chopin. Loď postavená pro Číňany v Polsku. Měla dvousměrný motor Fiat. Rychlá loď. To byla naše nejrychlejší loď. Desetitisícák takzvaný. Děšento tišinčnik.¹³⁷ Přebírali jsme toho Frédérica Chopina ve Gdyni a ve Štětíně odešlo snad šedesát, sedmdesát Číňanů. Například politruk měl tři asistenty. Pro každé oddělení jednoho asistenta. Tak jsme loď převzali. Orlík jsme ji nazvali. Přetřel se komín, naše vlajka, polská se stáhla, registrace Praha. Orlík jedna. Musíme to rozlišovat. Protože potom byl Orlík dva. A teď Pionýr. To jsem popsal taky u toho Bastla. Maléry Pionýra. Možná jste četla moje vzpomínky.

T: Nevím, jestli přímo ty vzpomínky, ale něco o jsem o tom četla.

N: Na první cestu jsme vyjeli z Varny, kde byla loď stavěná, někdy v červenci, nakládat do Braile a Sulina.¹³⁸ Já jsem udělal dvacet dva cest s Pionýrem takhle. A nejdřív Pionýr nechtěl ze štaflu. Nechtěl dolů. Museli ho stahovat traktorem. Další malér. První zvonění bocmana na přední zvon, zvon puknul. Zvon s nápisem Pionýr. Potom už tam byl jenom náhradní zvon. Bez jména. I když na nádobí bylo Pionýr, na talířích, všude, hrníčky všechno Pionýr, Pionýr. Všude byl Pionýr. Bulhaři si nechali záležet. A potom když jsme v Braile nakládali, vracím se jednou z města a koukám baum, na trojce myslím, takhle ohnutý. Jak se nakládalo baumama, tak jeden se ohnul v polovině a rupnul. Kvůli tomu se nakládalo ještě týden, nějak to udělali.

¹³⁶ Web www.namorniplavba.cz, spravovaný Zdeňkem Bastlem, bývalým náměstkem ČNP.

¹³⁷ Dziesiąty tysięcy. – deset tisíc (desetitisícák – loď o výtaku 10 tisíc BRT).

¹³⁸ Rumunský přístav Sulina při ústí Dunaje.

Naložilo se, jelo se směr Bejrút, ale zastavilo se ve Varně na opravu. Sundali ten baum, vzali do loděnice, udělali nový, dali nás zpátky.

A s námi jel akademický malíř Baumruk. On pořád bral nějaké prášky. A bydlel u mě jako u kaďoura. Se mnou bydlel Jarda. Vyjeli jsme z té Varny a Jarda mi říká: „Hele, jdi už, už zvoní na manévry. Odjíždí se.“ Já říkám: „Dobrý, Jardíku.“ Ležel takhle na posteli, nahoře na palandě. Manévry skončily a já jsem šel ještě do pentry, jak se chodívávalo, pokecalo se. A jdu pak do kabiny a vidím, že nahoře je rozsvíceno, záclonka zatažená. Říkám: „Jarouši už jedeme.“ Nic. Odhrnu záclonku, říkám: „Jardo.“ A on takhle měl knížku položenou a nic. Tak jsem vyšel ven, okolo šel Beda, čif strojní, já říkám: „Pane Nováčku, pojdte, čife, pojdte se podívat, Jardovi něco je.“ On šel: „Ten je tuhej.“ Tak šel na můstek, Milan Rusňák to otočil zpátky do Varny. Tak je tam pohřbený. Později jsme jednou ten hrob viděli.

A když si člověk vzpomene, že Pionýr potom na Bahamách zůstal trčet, vlastně se roztrhnul. Nepotopil, ale šel. Potopil se. Bulhaři měli pro sebe postavené lodě Burgas, Varna a ještě pro Albánce nějakou loď, ze stejné filiiálky, a Pionýr byl čtyřka. Burgas nevím, ale Varna se potopila někde u Portugalska, ten Albánc se potopil někde v Egejském, no a Pionýr támhle u Mayaguany.¹³⁹ A Padevěď tam byl ještě na Pionýru jako čif. Takže to jsou ty maléry.

A teď ty veselé historky. Ta loď byla vůbec taková nešťastná. Dva motory, každý o tisíci koních, na jeden hřidel. A to se nějak přehazovalo. A když se mělo zastavit, muselo se nějak brzdit, já nevím čím. Tam něco, takový bazmek tam prý byl. Já nevím, to by Jirka Padevěďů mohl říct, jak se tohle dělalo. A než se dala zpátečka, tak to trvalo. A pokaždé, když jsme vjížděli po Dunaji do Braile, muselo se najet a rychle zajet. A teď tam byla kej, řekněme sto padesát, dvě stě metrů. Tam jste musela najet rychle. Překonat ten proud, řeky Dunaje: „Stop.“ A dozadu. Teď to trvalo. Vždycky jsme udělali ťuk špičkou. My jsme to tam měli osekané za tech snad dvacet jízd. Vždycky se z toho dělal malér, že ty kameny budou porušené. Potom se jezdilo jenom na jeden motor, který byl napevno spřahnutý. Nějak to stáhli. Že ten motor pak rychleji zabrzdil. Jenže to byl levotočivý šroub a později se ukázalo, že byla chyba, že tam vůbec nebyla inerce. Víte, co je inerce. Tak to nekormidlovalo. U každé lodi, když loď jede, dáte kormidlo doprava nebo doleva, to je jedno, a pustíte šroub, aby na něj šel proud, tak vám to odhazuje. Tady ne, tady se šroub točil jak čamrda. A to bylo pozdějc ty maléry v Holtenau, v Brunsbüttelu,¹⁴⁰ všude. Vždyť já házel dokonce kotvu v Brunsbüttelu ve šlojsně. Kde jsme se řítili na ty vrata. Jinak jsme byli v Labi. I s vratama. Jak střela vždycky. A neuděláte nic. To bylo už v šedesátém pátém. To byla loď prostě neovladatelná. To byla hrůza. Hrůza.

Ještě taková příhoda. Když jsme přijeli z Libanonu nebo z Egypta, tak jsme vykládali v Konstanci a jednou jsme jeli nakládat do Braile. A v Konstanci nalodili pánové, komise efektivnosti práce takzvaná. Samí soudruzi z podniku. No přijeli na dietky. A jeli s námi do té Braile. A pod Brailí byl poměrně nízký stav. Byla tam taková kosa písečná. A když byl nízký stav, tak nás to neslo na tu písečnou kosu. A tenkrát jsme byli prázdní. To nic nezabírá, že jo. Prázdná loď byla hříčkou proudu. Tak jsme se naklonili a soudruzi z podniku byli vyděšení. Řekli jsme jim: „To nic není, to je v pořádku, jen dojezte.“ A Milan Rusňáků mi říká: „Hele, Jožka Šarmírů jde od příď.“ To byl starší námořník. „Zeptej se ho, co je.“ A ten vyřvával: „Čo robíte! Čo robíte, veď sme na brehu.“ A slyšíme: „Pddp. Pddp.“ Na té loučce byl pasáček, pískal si a šel okolo s ovceři.

A byl tam supr radar. Bulhaři nám dodali sovětský radar. Radar jak prase, který prakticky vůbec nefungoval. Vůbec. (důraz) Oni snad na těch ruských lodích kvůli tomu měli prý až čtu opravářů. No jestli vždycky ukazoval pět minut a potom se nevím jak dlouho opravoval. Lodivod říká: „Musíme vyjet a zakotvit. Než se rozplyne. Nemáme spojení.“ Prostě nebylo spojení, aby se řeklo, jestli něco jede nebo nejede. Prostě se nejedilo. Tak mě poslali na příď, abych to kotvou trochu přidržel, že se opřeme do toho bláta. Protože tam byl proud dolů, do moře. Přidržen loď kotvou, že ji lehce položím na břeh. A až se otočíme, tak pojedeme zpátky na Dunaj a tam zakotvíme normálně. A tam akorát byl dvoreček, já hodil, lehce na ten dvoreček, a vyšla kráva a začala kotvu olizovat. No ne, ona byla slaná! No tak co si budeme povídat. To je taková příhodička. Pak v jednašedesátém dali ruský radar do šrotu a konečně už sehnali Kelvina,¹⁴¹ krásný malý radárek, který fungoval perfektně. Takové příhody z Pionýra.

T: A mezitím vy jste tedy postupoval od kadeta výš.

N: Ty příhody, to jsem byl jak kaďourem, tak i třetím. Papíry na třetího palubního jsem dostal nějak v květnu v jednašedesátém. Potom loděnice garanční po roce, no a já jsem se při té garanci oženil v Praze s manželkou. V tom jednašedesátém. 28. 8. 1961. A povolili mi ji, že jela se mnou do té Varny. A i se mnou potom přejela do Braile. To povolili.

¹³⁹ Mayaguana – ostrov v blízkosti Kuby.

¹⁴⁰ Brunsbüttel a Holtenau – plavební komory Kielského kanálu (Brunsbüttel do Severního moře, Holtenau do Baltského).

¹⁴¹ Radar výrobce Kelvin Hughes.

Manželka byla na zamini¹⁴² taky, jak můj táta dělal. Byla holčička tenkrát, když jsem ji poznal u táty. Na písmě. Prostě jsme si dopisovali a tak dále, to jsou blbosti. A v jednašedesátém jsem si ji vzal. Ona byla padesát devět až šedesát jedna v Paříži. Na velvyslanectví. A můj táta byl v Berlíně. Na vyslanectví ve Východním Berlíně. Ale chodili dokonce do západního, než se dostavila zeď. Když jsem byl ve škole v Polsku, tak jsem tam někdy jezdil přes Berlín. Zařídili mi vízum tady v Praze. Párkrát jsem to takhle udělal. Tam jsem vždycky nafasoval nějaké jídlo a tak. Takové kraviny. Aj máma mi potom posílala nějaké balíčky přes tohleto.

No a manželka tedy dělala na zamini a když jsem měl jít na Orlíka, tak si dojednala, že místo do Říma jela do Polska do Štětína. Na konzulát.

Protože když jsem vyločil z Pionýra, vlastně víceméně všechny nás potom přelodili na Orlíka. A myslelo se, že budou rychlé cesty a že budu co třetí měsíc ve Štětíně. Já byl jedenáct měsíců pryč. Z Polska jsme vezli náklad do Bombaye a do Kalkaty, z Kalkaty pak do Chittagongu.¹⁴³ A z Chittagongu potom prázdní pro pšenici do Austrálie. Takový malý přístav nad Perthem. Tam jsme přijeli před Vánoci. Před Štědrým dnem.

Pšenici jsme vykládali v Číně, tam byl hlad a bída v Číně. To jsme viděli. Listí na stromech žrali lidi. Zrníčka z ládovny vybírali a odevzdávali do pytle. Vybrali všechno. Potom ke mně do kabiny vždycky Frey poslal jednoho šéfa, kterého nějak tak znal. Starého Číňana, mistra nějakého. A u mě vždycky měl žrádlo, se nadlábnul. No a nikam jsme nesměli. Jedině Símeňák a zpátky. A to ještě jenom taxíky, nechtěli nás pustit do města. Do taxíku nás naházeli a řekli: „Tady, jinam nechoďte.“

No a ještě o Lidicích jsem zapomněl mluvit. Když jsem vyločil z Lidice, tak tenkrát tam byl Klos kapitán a přebíral v Rijece po Freyovi tu Lidici. Pak jeli do Gdyně nakládat pro Čínu, ale potom je přetáhli ještě do vojenského přístavu a tam naložili speciál. Jak se ukázalo kulometry, různé nějak ty kraviny, munice a tak dále. Já nevím kolik. Ale to bylo vidět, že ve vojenském přístavu je civilní loď. A prý kluci, když chodili do Mořský, tak ty holky většinou věděly a říkaly: „Vy jedete pomoci Alžíránům, co?“ To už se mluvilo o tom prý veřejně. No a zásilku měli vykládat v Casablance. Ale před Casablankou, ještě v mezinárodních vodách, na ně čekali Frantíci. Sebrali je a odtáhli je, okolo Gibraltar, do Aran, a tam všechno vyndali a poslali je pryč. A to byl velký malér mezi Francií a Československem tenkrát. Pašování. No, to byl padesátý šestý, padesátý sedmý rok. To říkala manželka, když v padesátém devátém přišla na velvyslanectví v Paříži, tak že to tam pořád doznívalo tenhle malér. Že proti Frantíkům se dávaly těm povstalcům v Alžírsku zbraně.

T: A zbraně se hodně vozily? I na jiných lodích?

N: Na Pionýru pořád. Na Pionýru pořád. Do Alexandrie. To bylo pořád. To byly náhradní díly, ježiš marjá. Vždyť i kulomet je náhradní díl. Puška je náhradní díl. Munice, pásy, kufříky, prostě rozebraná letadla. My jsme nevozili velké bedny. Ale palubní desky k migům, to všechno bylo v kufříčkách pěkně. To vím. Toho bylo. Do Libanonu, do Bejrútu. Vždycky Bejrút byl první přístav. Tam se vykládaly hajzl mísy, obkladačky a tak dále. Lahve na palubě, vždycky jsme měli velkou hromadu. Jednou to byly pytlované lahve. V pytlích. To se vozily ke coca-cole, k pepsi-cole lahvičky. Byly v pytlích, ve slámě, aby se nerozbily. A já nevím, kolik jich tam bylo. My jsme tomu říkali cirkus Humberto. To všechno šlo do Libanonu.

A potom se jelo do Alexandrie a tam se vykládal ten speciál. Párkrát bouchli s bednou, ono se to rozsypalo, vysypaly se kulometry, flinty, bedýnky s municí. Ve dvojce tenkrát se koukly party dělníků, že by něco ukradly, Arabáši, že jo. Nenechají nic. Tak otevřeli pár kufříků, vysypali je, tam byly samé budičky. To jsme koukali. Někdo zařval, přilítla vojenská policie, to jste měla vidět, jak všechny (důraz) vzali do nákladáku, naházeli jako žoky, odvezli je a už je prý nikdo neviděl. Každý kufřík měl svoje označení, ke kterému migu patří. To pak později ti zkušenější, půlka kluků byla na vojně, tak věděli, co to je. Suma sumárum toho bylo, co si budeme povídat, tisíce tun. Jsme jenom my odvezli. Jenom s Pionýrem. Za ty dva roky. No a potom co, no.

T: Pak jste postupoval ve funkci...

N: No ano, postupoval jsem. Když jsem měl volno, tak jsem jel za manželkou do Štětína. Bydleli jsme na konzulátu u ní, normálně to zařídila. Potom jsem dostal, že mám nalodit na Kladno jako druhý. Tak jsem prakticky dvacet dva měsíců byl na Kladně. Jezdil jsem Štětín–Kuba. Protože Kladno, to byla velká loď, čtrnáctitisícák. Tak jsem s Kladnem prošmejdil různé velké přístavy na Kubě. Vždycky jsme tam vyložili zboží, moc zbožího, a zpátky jsme většinou vozili cukr. Volně ložený. Volně sypaný. Nazývalo se to Cukrová stezka. Třeba když za námi přijeli na loď, dědek byl z pivovaru na Smíchově, taky se zajímal o motory, tak šlapali vlastně v tom rozbahněném cukru. Nábřeží samý cukr. A nakládal se do vagonů, když se vysypalo někde uhlí. Vysypali uhlí, ani to nijak moc nečistili, a nakládali cukr do otevřených vagonů! Ty

¹⁴² Dobový výraz pro Ministerstvo zahraničního obchodu.

¹⁴³ Indický přístav Kalkata (anglická transkripce Calcutta).

otevřené vagony zpočátku chodily normálně odkryté až k nám. A tomu se říkalo Sladká stezka. To muselo škvírami vytékat, když po cestě napršelo. No, darmo mluvit. Teprve později to začali hlídat. Ale to bylo až později.

Na tom Kladně, to jsou taky příhody. Páni diplomaté, páni obchodníci v Havaně a všichni, co tam byli, vždycky si objednávali něco z Baltony a z Německa z Kielu, z Holtenau. A my jsme jim to vozili. Baltona to pro ně přivezla na loď, zásoby jídla, objednávičky lepšího zbožíčka z Německa Západního. A v Havaně se to vykládalo. Oni se tam někdy pohádali. Málem si dali do držky. To bylo první, co si brali naši diplomaté. Každý si nabral tu svoji objednávku a hádali se.

A vždycky přijel člunek a přišli na návštěvu Rusáci. A vždycky přivezli plno čerstvých ryb, kalamárů¹⁴⁴ a takových kravinek. Oni kluci v kuchyni a v mašině, já nevím co s nimi měli. Něco jim vždycky koupili někde v Německu. To byli sovětští rybáři. Pozor, samý major, nadporučík, kapitán a tak dále. Jednou jsem byl pozván k nim, tak jsem šel s klukama k tomu poručíkovi. V takové malé kabině, takovéhle stakany se chlastaly. To byli vožralové! No to byli ti špióni! Co jako rybáři špiónovali u pobřeží na Floridě. Co si budeme povídat. To byli vožralové strašní.

T: Jela s vámi manželka někdy na cestu?

N: Později se mnou jezdila. Až později. Když jsem se dostal na Jiskru.

Z toho Kladna vlastně jsem šel potom na Pionýra jako čif. Tam byla válka mezi Pákistánem, tehdá ještě byl Pákistán západní a východní Pákistán. Východní Pákistán je nynější Bangladéš, že jo. No a my jsme vykládali v Bombaji, s Pionýrem, Kalkata, a prázdný jsme jeli do Chittagongu. A nic se nedělo. Oni spolu válčili, tu a tam přilítlo jedno nějaké indické letadlo a hodilo pár bombiček v Chittagongu. Byly poplachy, ale klidně nás spokojeně pustili. Jenom řekli: „Neříkejte, co jste tady viděli.“ A zase, přišli jsme do Pákistánu a ti oficiři: „Neviděli jste tam něco?“ Byla válka. Já jsem zažil tady těch blbostí až to nebylo hezký.

Když si vezmu, už s těmi Lidicemi nás mohli tenkrát klidně odbouchnout Talibanci.¹⁴⁵ A byli jsme nic, my jsme byli pašeráci vlastně. Vždyť ti Poláci tam byli dva tři roky. Tenkrát na Taiwanu. Ani o tom se vůbec nemluví. A jiní a jiní.

Nebo kapitán Hakl, to jsem jenom slyšel. Jel jako suprkargo s nějakou finskou lodí, která byla najatá s naším zbožím. Plul na Čínu a u Hongkongu nějak blbě dali signál, někdo jim telefonoval, že mají mít něco na komíně, a oni to četli úplně jinak, no a když se přiblížili na first bar, dostali zásah z kanónu na ponorovou čáru. Naštěstí se nic nestalo. Číňani se s tím nemazali. Proto jsme vždycky měli doprovod.

A s tím Pionýrem? No co scházelo, když jsme byli v přístavu a britské letectvo aby bombardovalo... Ale, to už je jiná věc.

Co dál, co bylo. Z Pionýra potom už jsem byl doma a vyžádala si mě Dunajplavba a byl jsem na Lednicích. Na stavbě v Budapešti. Postavili jsme to, no a přesně na Silvestra šedesát sedm jsme vyjeli, po Novém roce jsme naložili náklad pro Braile. Jsme jako námorná (důraz) loď nakládali hajzl mísy, kachlíky a tak dále.

No a potom jsme tam byli zamrzlí, mám fotky. Když jsme jeli dolů, to už bylo leden, konec ledna, šly kry a my, než jsme vyjeli z Braile, tak před námi se udělal špunt. Někde nad Ruse.¹⁴⁶ Tam je taková zatáčka, tam se udělal špunt a začala stoupat voda. A nás to nepustilo. Tam už stály i ruské lodě z Rény, tam stály zamrzlé. Nemohly pokračovat dál. No a my jsme stoupali, stoupali, pořád jsme se přibližovali ke břehu. A na břehu jezdil pořád ten kovboj, na koni, se samopalem. Mířil na nás, abysme náhodou nevystoupili na břeh. Soudruh, sovětskej. Potom tu zácpu bombardovali, nic se nestalo. A vím, že nějak po čtyřech pěti dnech povolali z Oděsy Vladimír Iljič Lenina. Já ho viděl ze zatáčky. Myslím, tři komíny že měl. Párák. Starej. To nebyl Lenin, ledoborec atomovej. Ale Vladimír Iljič Lenin, párovej starej. Nějak to udělal a šlo to. Protože nahoře v Braile už stoupala voda do ulic. Tak to museli probourat. Rény už taky bylo pod vodou.

Potom jsme jeli Bejrút, tam jsme vyložili ty kachlíčky, a potom jsme jeli do Alexandrie, zase vyložili. A zase celý ten kolotoč, protože toho bylo málo, tři sta, čtyři sta tun.

Ještě takovou perličku s Pionýrem. Ještě v šedesátém prvním jsme jednou jeli do Braile nakládat cement, z našich dunajských bárek. Plný náklad cementu, řekněme tak tři tisíce tun nebo kolik pobral Pionýr. Náš (důraz) cement. A vezli jsme ho do Iskanderunu. Do Turecka. To je takhle u syrských hranic. Tam se vyložil, jeli jsme odtamtud prázdní do Alexandrie, tam se naložil (důraz) cement egyptský, a jelikož byla bouře, tak jsme vzali lodivoda, kterého jsme potom v Istanbulu vyložili. Byl zavřený přístav, tak chtěli aby s námi jel. To je jiná věc. A byl ramadán, on ožralej, pořád chlastal. Říkal: „Tady mě Alláh nevidí.“ Ten cement jsme přivezli do Braile, na Dunaj, a tam si ho bárky, co předtím přivezly náš cement, zase daly cement z Egypta. Pořád tam ještě čekaly. Proto jsme fofrovali a nemohli jsme čekat, až přejde bouře. Takový kšefty jsou.

¹⁴⁴ Kalamár – chobotnice.

¹⁴⁵ Talibán – radikální nábožensko-politická skupina.

¹⁴⁶ Bulharský říční přístav Ruse (Pyce).

T: *To je neuvěřitelné.*

N: No jó. Nebo naložíte rudu, to bylo s Košicemi támhle na řece Orinoco. Vezete železnou rudu do Bilbao, ve Španělsku, vyložíte ji. Vyjedete prázdní, Gibraltarem, do Sagunta.¹⁴⁷ Tam naložíte horší rudu, takové bláto, a vezli jsme to do, (přemýšlí) do Belgie.

Tak jsme prostě jezdili s těma Lednicema. Potom já měl malého kluka, protože ten se narodil v šedesátém šestém, Michala. A tak jsme na jednu cestu byli v Benátkách, v Terstu, bavlnu jsme tam vykládali. S Pionýrem například taky jsme byli s bavlnou předtím v Benátkách. To jsou různé přístavy. To už nebudeme.

No a s tou Lednicí prostě jsme pendlovali, a potom jednou jsme udělali Bengházi–Alexandria náklad. Jenže při jedné cestě z Bejrútu do Saudské Arábie, když jsme vyložili, to už jsem měl manželku s sebou, manželka s klukem nalodila v Braile, tak jsme jeli do Latákie. Tam jsme stáli a prvního května najednou poplach. To bylo v šedesátém sedmém. Už před tím nás upozornili, abychom zhasli všechna světla, že bude cvičný poplach. Jako výbuchy a tak dále. Celá Latákie zhasnutá.

A jeli jsme přes Suezský kanál do Yemba. A viděl jsem, že plno tanků na Sinaji se posouvalo. A byli jsme v Yembu, v té Saudské Arábii. Manželka ani neměla šátek, v klidu jsme byli na tržišti. A šéf přístavu, to ještě byl malinký přístavek, říkal: „Ale, tohleto.“ Ten s ní nemluvil přímo, ale přese mě, a dokonce ji chtěl koupit. Ale s klukem. To byl šejk, no, šéf emigration. A ty na tom tržišti všude, zakrývaly se, koukaly na moji manželku. Jsme tenkrát neznali, že nějaký šátek. Nebo když ona šla v plavkách se koupat, to všichni dělali. No koukali. Blázní.

Potom jsme jeli prázdní do Djibouti, tam jsme naložili nějaká semínka bavlněná, pytlovaná a francouzským vojákům jsme vezli, tam byli dva nebo tři, posílali si toho Citroëna, tu káču¹⁴⁸ do Bejrútu. Potom jsme ještě zajeli do Masowy, tam jsme ještě naložili na palubu, no a jeli jsme. A už když jsme stáli v tý Masowě, tak jsem viděl, že před námi loď původně s liberijskou vlajkou najednou ráno přemalovávali. A já jsem věděl, že se něco děje okolo Suez. A že tam Egypt, Izrael něco se chystá. To bylo koncem května. A tam na nás pořvávali: „Pepíci, pospíchejte.“ Potom jsme šli do města ještě a tam stál torpédoborec a potom ještě přijel lehký křižník který tam byl na rejdě. Tak jsme se pozdravili, já jsem se znal s tím jedním, vždycky tak s námi chodil, okolo nás se motal, takový mladý poručíček od raket nebo co to bylo, od torpédoborců. On byl filatelista a já taky jsem filatelista. Vyměňovali jsme známky a on mi říká: „Džordž, máte odjíždět?“ No říkám: „Zejtra.“ „Potom jed'te, jak můžete nejrychleji. Jak můžete nejrychleji jed'te. Abyste to stihli.“

Hm. Jsme to stihli, ale bohužel. No, zůstali jsme trčet na Hořkém jezeře.¹⁴⁹ Manželka byla evakuovaná, s klukem. Já jsem byl s nimi v Praze a pak jsem se zase vrátil. Vystřídal jsem Hrušku. Prostě byl nás konvoj, snad čtyřicet lodí nebo padesát. Vždycky se dělal konvoj, že jel nejdřív pasažírák a nějaké rychláky, potom nějaký ten tankán a pak zbývající lodě, plebs, kontejneráky a tak dále. Ty jely třetí v řadě. Vždycky výměna je na Hořkém jezeře. Abyste se nemuseli uvazovat po cestě. Teď to je širší o hodně. Jednou, dvakrát tolik. Tenkrát ještě ne. Tak první várka odjela, odjela druhá várka a nás tam zůstalo Rusáci.

Oni říkají, že ještě tenkrát, když jsme tam přijeli, že tam byly s námi dva Rusáci. To říká Petr Kouřilů. Já jsem si toho nevšimnul. Potom Anglání taky něco říkali, že tam byly dva Rusáci. Nemůžu říct. No prostě, suma sumárum, Vasil Levski dostal pořadové číslo jedna, my jsme dostali číslo dva a tak dále. Jak pojedeme zase dál směr Port Said. Tomu Vasil Levski už přišel signál od správy kanálu, že normálně vyrážejí lodivodi. Zvedly se kotvy a Vasil Levski, Bulhar, vyrazil a najížděl. A my za ním.

No najíždíme a najednou on začal couvat a ozval se nějaký jakoby lehký výbuch vepředu. A oni ti hajzlové egyptský vojáci tam potopili bagr, ten sací obrovskej, a ještě v štěrbíně remorkér. Tak ten couval, protože to bylo zablokované. A teď co. Správa kanálu nic nevěděla. Jak jsme tam ráno jeli, já jsem napočítal čtyřicet jedna migů a jeden vrtulník. A všechno rozšrotované. Oni měli taky začít Egyptánek původně útočit. Měli letadla. Pětínásobnou, šestínásobnou převahu nad izraelskými. Oni jim to všechno rozšrotovali. My jsme viděli čerstvě udělanou práci. Ale perfektně udělanou práci! Hangáry prošíty, věž sesutá, slétací plocha rozoraná. A asi čtyři sta metrů od kanálu, barák suezské správy, vila, s palmičkami, netknutá. Tak jsme takhle zůstali na Suez. No, příhody, co si budeme povídat. Má vyjít kniha o tom. To dělá ten Czech Mare¹⁵⁰. Dává to dohromady. No byl u mě, byl u mě.

Já tam byl až do šedesátého osmého. Do února šedesát osm. No a loď tam zůstala až do sedmdesátého pátého roku. Taky jsem plánoval útek. S Šimandlem. Že zmizíme dolů. Věděli jsme, že tam je volno. Ale žádost, abychom mohli jet, Egyptánek nepovolovali. Nic. Nepovolovali. A věděli jsme od Izraelců, když to mělo bouchnout. Snad Anglání tam s nimi byli ve spojení. Že bychom toho využili. Počítali jsme, že bychom frnkli zase zpátky. V tom říjnu. No jenže. Jak se to tam střídalo, oni to vzali nějak zezadu Izraelci a rozsekali jim

¹⁴⁷ Přístavní město ve východním Španělsku.

¹⁴⁸ Citroën 2CV, zvaný kachna.

¹⁴⁹ Velké Hořké jezero – slané jezero rozdělující Suezský průplav na severní a jižní část.

¹⁵⁰ Nakladatelství Mare Czech.

třetí linii, druhou linii, první linii, nebo jak to tam bylo. Trochu jim zezadu ty děla oddělali a vrátili se zpátky na Sinaj. No a při tom bylo něco potopeno. A tak jsme zůstali uzavřeni i na jih. To jsme se nějak dozvěděli, že už je to zbytečné.

T: Takže vy jste přijel v roce šedesát osm v dubnu domů.

N: Šedesát osm domů, potom jsem byl doma, protože jsem měl hodně najeto. U Dunajplavby jsem skončil, tam jsem byl půjčen jenom na rok, a nahlásil jsem se u plavby.

T: Takže srpen 1968 jste zažil tady.

N: Byl jsem v Praze, ano, byl jsem v Praze. A nějak v září už mě volala plavba a šel jsem na Jiskru. Kubánská linka. No a na kubánský lince jsem byl, myslím, až do února sedmdesát.

T: A ve funkci?

N: Čífa. To jsme jezdili Boqueron.¹⁵¹ Guantanamo Bay. Jiskra byla poměrně malá, takže měla ponor malý. Projedete Guantanamo Bay, on vám vyjede lodivod naproti, s kubánskou vlajkou. To měli nějak dohodnuté. Vyjedete ven na sever a projede se okolo Guantanamo Bay, neboli okolo bázy, bázou, tou zátokou. Tam vidíte tunely, kde jsou ty stíhačky takhle. A ženský prostě se opalují na plážích. Američanky. No a potom, jak končí ta zátoka, tak tam je Boqueron, malá vesnička, jedno nábřežíčko. A od toho nábřežíčka jsme nakládali cukr. Pytlovaný. A z mojí kabiny jsme si vždycky zamávali, asi padesát metrů byl plot a americký voják na věži. No. Normál.

N: Nehlídaleli vás nějak.

T: Kdo? Kubánci? Kdo by nás hlídal. My půjdeme k Američanům? Když jsme stejně volní? Oni si hlídali svoje lidi, to jo. To je Boqueron. Byla se mnou manželka taky. Tenkrát na té Jiskře. Ona se mnou byla asi pět šest měsíců. Taky byla v Guantanamo ve městě. Dál je to kubánské město. Jako ve vnitrozemí. Byla na výletě. Kříž, to byl delegát, ten nás vzal. Jednou jsem s ní jel taky. I na Santa Marii, to byla speciální pláž. Krásná pláž. Jenže pro Kubánce nepřístupná. Santa Maria, z Havany když se jede kousek na východ. Tam to hlídali vojáci. Protože to je na speciální propustku. Dřív byl delegát takzvaný, vyřídil to. Tam jsme zažili, jednou manželka se koukala, jak přijede autobus, zastaví, na písknutí vylezou děvuchy. Všechny v takových khaki plavkách. Na písknutí jdou do moře, na písknutí z moře, osušit, na písknutí do autobusu a nazdar. To jsou Sověti. Vždyť tam bylo Rusáků. Kolem Santiaga,¹⁵² všude. Co si budeme povídat. No, co tam bylo. Tam byla bída. S tou Jiskrou jsme probendili všechny možné přístavy Santa Lucia,¹⁵³ Santa Maria,¹⁵⁴ Santa Nikaro.¹⁵⁵ Jak se jmenovaly ty přístavy. Moa,¹⁵⁶ tam se vždycky nakládalo, to byl kobalt v sudech a takový kraviný. Toho bylo. Darmo mluvit. No a odtamtud, na čem jsem ještě byl. Na dalších lodích.

T: Vy jste měl vždycky dlouhé nalodění. Jaké to bylo pro vaši manželku?

N: Vždyť se mnou byla taky na lodi.

T: Ale když s vámi nebyla.

N: No. Vrátil jsem se v sedmdesátém z Jiskry a volal mě generální ředitel, že mě pošlou na Vítkovice, protože číf fouknul. To byly Vítkovice jedna, v Antverpách nebo kde, v Rotterdamu. Že utekl, odešel a že jedeme do Libérie. A že já mám nalodit ve Philadelphii,¹⁵⁷ že Američani mi udělají vízum. Ale že mi ho vydají, jenom když se dostavím osobně. Když by byl člověk v partaji, tak to neprošlo, že jo. To bylo jasné. To člověk věděl tady ty blbosti všechny. Proto jsem vždycky odmítal vstoupit do partaje. Taky jsem na to doplatal, že jo.

T: Jak jste na to doplatil?

¹⁵¹ Kubánský přístav Boqueron, US námořní základna v zálivu Guantanamo.

¹⁵² Kubánský přístav Santiago de Cuba.

¹⁵³ Kubánský přístav Santa Lucia.

¹⁵⁴ Kubánský přístav Santa Maria.

¹⁵⁵ Kubánský přístav Nicaro.

¹⁵⁶ Kubánský přístav Moa.

¹⁵⁷ Přístav Philadelphia, Pensylvánie, USA.

N: No byl jsem podmíněně v tom sedmdesátém třetím. Podmínku jsem měl. No, jiní byli vyhozeni. Vůbec nesměli dělat kapitány. Nebo vůbec od plavby odešli.

T: A vy jste jenom nesměl dělat kapitána.

N: To ne, ještě jsem neměl papíry. Ale prostě to šlo se mnou. Já byl jinej. Já nebyl soudruh. Já byl kritik, já jsem měl vždycky nějaký hemzy. Vždycky jsem měl hemzy! Co si budeme povídat. V devadesátém se mi nakonec ten papír dostal do ruky. Plno věcí asi skartovali, ale tohle se mi dostalo do ruky a tam bylo napsáno „podmínečně“. Podmínka, že můžu zůstat u plavby. To šlo se mnou.

T: Takže se to projevilo na vašem postupu?

N: Samozřejmě. A jiné věci. Neměl jsem rád ty dopisovatele a tak dále. Tam to člověk věděl, kdo je spolupracovník a kdo není. To je jasný, že jo. A jeden o druhém nevěděl. Ale oni se prokeclí vždycky. Oni se neznali. To bylo špiclování doslova. Dopisovatelé. Vždyť to vím, ne. Co si budeme povídat. Káosčáci už nebyli tenkrát. Na Kladně ještě byl káosčák. Ale předseda partaje a předseda ROH navzájem bojovali o vliv. V posádce. Když si vzpomenu, jak se nenáviděli. Jeden větší blb než druhý. Tak nejlepší byl předseda partaje nakonec. Nakonec to vzal a hned dělal politruka. To jsou časy, které jsou už dávno pasé.

T: Takže pak byly Vítkovice.

N: Vítkovice. Tak jsem přišel na ambasádu osobně, pas jsem neměl, u nich byl. Tam mě zavřeli do nějaké místnosti a ptali se mě: „Prosím vás, jste ve straně?“ Já říkám, anglicky mu říkám. „No. (důraz) I was not, I am not, I will be not.“ „Thank you, here is your passport and visa.“¹⁵⁸ A to bylo všechno!

A měl jsem vízum asi na dva roky nebo na jak dlouho. A třeba když se jelo z té Monróvie,¹⁵⁹ s těmi kuličkami železa pro Philadelphii, tak se dávalo oznámení na konzulát v Monróvii pro Američany do Philadelphie. Abychom mohli ve Philadelphii ven. To bylo tak udělané. No a jelikož jednou to nějak nedošlo včas a propustky byly někde jinde, nějaký problém, nevím proč, tak nikdo nemohl ven. Já jsem ven chodil. Já měl výjimku. A bavil jsem se tam s tím Emigration, už jsem ho znal, když jsem naloďoval. A byl na lodi tenkrát nějaký Kovář, elektrikář, a já se ptám toho Američana: „Prosím tě, co tady pořád listuješ.“ A on říká: „Tady ten nesmí na břeh. Jinak bude zatčen.“ Kovář Josef. Na něho měla být podaná žaloba u amerického soudu. To byl partajník. Přítel Kapka. Spolu nějak studovali, dělali inženýrství. No kurs, pár měsíců, že jo. To bylo v partajní škole. Nebo jak to bylo. To člověk nevidí do toho.

T: A kdy vám dali konečně kapitána?

N: Já jsem ho nikdy nedělal, jenom jsem potom měl papíry. Nikdy jsem nedělal.

T: Nejezdil jste jako kapitán.

N: Ne. Nikdy. No, na Lednicích jsem byl velitelem. Ale jinak jsem jezdil jako číf. Například na Blaníku, na Praze, potom na Košicích a tak. Na Košicích byl kapitán Rusák. A já byl kapitán a jezdil jako první palubní důstojník. To bylo normální.

T: Proč jezdili Sověti jako kapitáni?

N: No, my jsme jezdili na Murmansk. Já nevím proč! Protože plno kluků, Kropajda a tak dále, i když měli papíry, taky nesměli. Že se modlil nebo byl nábožensky založený nebo... Já nevím ty věci. Takhle. Uvědomte si jednu věc. Já jsem to nikdy neabsolvoval jako nestraník, ale při vylození když jdete s generálním ředitelem nebo nějakým náměstkem na ministerstvo zahraničního obchodu, pod které jsme spadali, a potom na ÚV.¹⁶⁰ Copak já jako nestraník můžu chodit tady ty túry? A když nedostanete punc od pana boha, tak... A ještě s Kaprem jsem se trochu, jsem mu řekl, že tomu nerozumí. To byl mašinfira, který dělal na ministerstvu dopravy náměstka. Měl Řád práce a potom ho udělali generálním ředitelem námořní plavby. Vždyť tomu vůbec nerozuměl. Jsem mu to řekl. Vždyť tomu vůbec nerozuměl. Na schůzích začal kecat takový kraviný. No a už jsem to měl polepený. A potom mě jednou potkal a říkal: „Uprav si náhradní volno, volný dni.“ Já říkám: „Ne, já si je vyberu.“ „Tak to u mě velitele nikdy nebudeš dělat.“

¹⁵⁸ „Ne. Nebyl jsem, nejsem, nebudu.“ „Děkuji, tady je váš pas a vízum.“

¹⁵⁹ Monrovia – hlavní město Libérie.

¹⁶⁰ ÚV KSČ – Ústřední výbor Komunistické strany Československa.

T: A rok osmdesát devět jste zažil tady nebo na moři?

N: Tady. Ještě jsem byl u plavby. Já jsem akorát nějak v červnu odešel. Z plavby. Kvůli dědovi, který později umřel. A já byl už důchodovec. Jsem dělal na palubním oddělení a odešel jsem. Jsem se s Podlenou posekal. Dělal šéfa technického. To byl taky hajzl. Dělal ty svoje kšefty s barvama a tak dále. To jsem nenáviděl. Řekl jsem mu, ať se mnou nepočítá. Jsem říkal: „Já to nepotřebuju se koukat na ty lumpárny, který se dějou.“ Tak jsem odešel. Já jsem neměl rád tyhle věci. Ty jejich kšefty na těch lodích. Na Radhošti jsem třeba přišel, přebírám palubu a bocman mně říká: „Já nemám nic. Nemáme rukavice, nic, nic nedošlo.“ Já jsem šel jednou pod bak na moři a říkám: „Co je pod tou plachtou? Tady pod tou manilou. Tady není průchod vůbec. Oddělte to.“ Teď se podíváme, tam byly bedýnky. Tam bylo všechno. Číf, který mi to předával, udělal objednávku. To byl taky velký soudruh. A tím pádem byl průser, protože já jsem stornovával objednávku. Telegraficky. To tam dali, někdo hodil přes to plachtu a starou manilu, která se měla vyhodit, a zapomněli.

T: Vy jste hned při těch prvních cestách musel zažít rovníkový křest.

N: Rovníkový křest byl už na Orlíku, když jsme jeli z Kalkaty do Austrálie. Tak tam.

T: A jaké to bylo? Jaký jste měl křest?

N: Normální. Támhle na videu to mám. Ne můj, ale například ten křest na Vítkovice dva. Máte?

T: Mám.

N: No tak něco podobného se dělá. Tunelem pěkně, pomazat, shnilá vajíčka, to všechno se připravuje.

T: Co bylo nejhorsí pro vás?

N: Ten křest? Né, no prosím vás. To jsou srandy. No a další cestu manželka ještě se mnou jela, s klukem.

T: Tak mají taky zážitek.

N: Taky byli potom křtění. Když jsme jeli cestu kolem světa. Vždycky jsme jezdili takhle dokolečka dokola. S těmi Vítkovicemi. Vyložili jsme ty kuličky z Libérie, většinou ve Philadelphii, jelo se Newport, Northfolk,¹⁶¹ naložilo se, nasypalo se do těch čtyřiceti tisíc nebo kolik to bylo, různých druhů drceného uhlí a jelo se přes Panamský kanál. Okolo Havaje, do Japonska. Kobe, Kakinawa, nebo jak se jmenovalo. Taková fabrika prostě, jednou stranou tam přicházel materiál a druhou stranou odcházely hotové výrobky.

Činani hledali přepravní kapacitu asi na dvacet jedna tisíc tun, což bylo na plný náklad Vítkovic, koksu pro Rumunsko. Po záplavách, dar čínského lidu Rumunsku. No tak to jsme naložili v různých asi pěti přístavech. To bylo koksu. (důraz) Krásnej koks, jěžiš marja. A zajeli jsme do Konstace, to bylo před Vánoci, a tam manželka s klukem nalodila. My jsme tam vykládali a pak jsme jeli prázdní do Monróvie. No a během cesty po širém moři, to byly tak dvě tři chaty, jako objemově, koksu z těch sedmi ládoven, co se vyházelo za burtu. Museli jsme mít čisté ládovny. No kvůli tem kuličkám! To se vyhazovalo. Protože oni to tam nechali! Oni to už neměli kam dávat. To bylo koksu. Všechno se tahalo, sypalo za burtu. Tam toho je, materiálu.

No a potom jsme jeli tu Monróvii, tam jsme s manželkou vzali taxíka za deset dolarů a udělali jsme si výlet do džungle, nakoupili jsme nějaké ty blbostičky. Támhle například ten řetěz, ten je z Monróvie. Lenina, toho mám v Praze. Já mu říkám Lenin. To je taková soška. Jinou krásnou sošku, taky z Monróvie, manželka si koupila. No a potom jsme jeli do Philadelphie. Tam jedině já, manželka a syn jsme mohli ven. Chodili jsme si po Philadelphii normálně. Ale oni nesměli!

T: To vám záviděli.

N: No tak ona, kluci jí řekli, co jim má koupit. Tak jsme koupili nějaké pohledy, dostala úkoly, tak to bylo v pořádku. To ještě bylo strikt. Později už to bylo dobrý s těma Ameríkánama. Potom jsme zase naložili to uhlí a jeli jsme Kakinawa, zase přes Panamu. Aspoň viděla jak to tam nahoru a dolů v Panamě. Tam jsme potom bunkrovali v Panamě, viděla ty pelikány. Jako v republice Panama, ne v té zóně kanálu. No a okolo Havaje, tam jsme měli poruchu nějakého ventilu, tak jsme tam kotvili, viděla jste Honolulu krásně, všechno. Waikiki beach! Ale ven jsme nešli. Nebyly propustky. Byly v Americe, že jo.

A odtamtud jsme ještě jeli do té Kakinawy a potom do Austrálie do Sydney. A jelikož Australani neměli přímo tam pšenici, tak jsme tam stáli asi dvanáct dní, hned takhle u mostu. Toho krásného v Sydney. A

¹⁶¹ Newport, Norfolk – přístavy v USA, stát Virginia, východní pobřeží USA.

lodičkou, ferou, se jezdilo na břeh. A konzul, co tam byl, měl za manželku jednu manželčinu kolegyni ze zamini. Ona měla holčičku, my měli kluka, děti se tam kamarádily na písku. Jezdili spolu na výlety po okolí. Potom nás nasypali pšenici, sakum prdum, a jeli jsme přes Darben,¹⁶² přes Jihoafrickou republiku. Tam jsme to taky s manželkou a s klukem hezky prošli. To ještě byl apartheid, co vám budu povídat. Apartheid. To byl pořádek aspoň. Tenkrát. Teď tam je bordel. Tenkrát jsme šli jsme, koupili jsme si od černocha zmrzlinu a šli jsme si na lavičku, která byla ve stínu. A mě nenapadlo, že nějaká zelená lavička. On k nám přišel a říká: „Ne, tady byste neměl sedět. Já vím, že nejste odsud. Ale to je jenom pro černý. Pro barevný. Táhle máte bílou lavičku. Ta je pro bílý.“ Ale takhle to bylo! Oni to brali. Ale bordel tam dělali ti přistěhovalci z Mozambiku. To byl vidět rozdíl mezi nimi. No a odtamtud jsme jeli do Rotterdamu.

T: Dá se říct, že tím, jak jste pořád cestoval a byl venku, že jste nemusel zvažovat emigraci? Nebo jste o ní někdy přemýšlel?

N: Já mohl zůstat. Já neměl problém. Táhle v Hamburku jsem mohl být. Mohli jsme být. O to nejde. Ale co z toho. Tady byli rodiče a vůbec, kdyby všichni utekli, tak co tady. Bylo to řešení. Vždyť takových lidí uteklo. Od plavby jenom. A dobrý lidi. Když si vezmu, jenom v té Kanadě co dosáhli. (pauza) To bylo v tom osmašedesátém, když utekla půlka posádky z Brna, v Itálii. No tak tam poslali novou posádku a prakticky všichni taky frnkli. Ale nakonec do Jugoslávie nějak přejeli. Protože musí být určitý minimální stav posádky podle předpisů.

T: Aby se s lodí dalo odjet.

N: Jo, to je řečeno. To je takový papír. A i funkce. Tam by mohli nahnat já nevím koho, taky otroky nějaký, aby byl stav. Ale to nelze. Musí být funkce, funkce, papírově. Když jsem jezdil s Rusňákem na Praze, když jsem nakládal pšenici v Quebecu,¹⁶³ tak jsme přijeli asi pět dní po pohřbu bývalého námořníka. On dělal nejdřív šéfa nábreží v Quebecu, potom dělal v Baie-Comeau.¹⁶⁴ A pár dní před tím, než jsme přijeli, tak nám říkali, že měl státní pohřeb a jeho popel byl rozprášený za kanadské hymny do řeky Svatého Vavřince. Nebo další expert. Já jsem s ním potom mluvil. Někdy už v tom devadesátém sedmém, devadesátém osmém, když se přijel podívat. Z Kanady přijel. Byl už v důchodu, ale expert přes pohony, to byl mašínář, pohony ledoborců. Byl špička. Protože to není jenom ty pohony. No a mně v osmdesátém druhém na Košicích rupnul dvanácterník. Když jsme jeli nahoru na Murmansk. Prasknul, ale durch šlak.

T: To bylo nebezpečné.

N: Ještě čtyři hodiny prý zbývaly. Naštěstí Bergen¹⁶⁵ byl nedaleko, tak jsme zajeli do Bergenu, tam přijel člun. Doktor do mě rval injekce, pomáhal mi. Protože jsem měl strašné křeče. Najednou prostě jsem přišel z můstku a probral jsem se na zemi. A byla tma, noc, malý vrtulník v noci nesmí letět a na Košicích přistane jenom malej. Tak jsme zajeli na rejdou a tam do člunu. Jenom do kapsy pas a knížku námořnickou, na břehu už čekala sanitka a rovnou pod nůž. To jsme byli dva, kteří měli určité potíže z toho svinstva, co jsme nakládali. Apatity táhle v Murmansku. Vykládali jsme je buďto ve Šwinoujście anebo v Harburgu¹⁶⁶ v Německu. To bylo prašné, nahoře tma pořád, dole u Norska štormy, a tak dále.

T: Naštěstí to dobře dopadlo.

N: No jó, čtyřicet dva stychů. No a už mě doktoři nepustili. Nesměl jsem. Nesměl jsem. Napsali mi na Karláku, že „kdykoliv se může opakovat“.

T: A chybělo vám to? Moře? Ta práce?

N: Já jezdil na inspekce. Ale Kamil Pavlíčků, měl srdíčko, a udělal chybu. Taky byl v invalidním, my jsme měli plný invalidní, ale s tím, že můžeme vykonávat jakoukoliv práci, ale ne svoje zaměstnání. To byl takový paragraf. Čili já jsem dělal na plavbě a nesměl jsem jezdit. A Kamil Pavlíčků jednou se nechal přemluvit a šel hlídat, to už bylo v devadesátém osmém, devadesátém sedmém nebo šestém, Šumavu nebo Tatry. Že jsou zakotveni v nějakém fjordu v Norsku, protože už neměly kšeft. To už přestývaly být kšefty. Tak tam s pár

¹⁶² Durban – přístav na východním pobřeží Jihoafrické republiky.

¹⁶³ Kanadský přístav na řece Sv. Vavřince (a provincie) Quebec.

¹⁶⁴ Přístav Baie-Comeau, řeka Sv. Vavřince, provincie Quebec, Kanada.

¹⁶⁵ Norské město Bergen.

¹⁶⁶ Harburg – čtvrť v Hamburgu.

lidmi hlídal tu loď. Byli jako nalodění. No a tím pádem šel „vykonávat svoje zaměstnání“. To nesměl udělat. Chybu udělal. Chybu.

No a jeden doušek, by mě zajímalo, kde sebral Kožený tenkrát tolik prachů, aby skoupil těch, řekněme, padesát jedna procent akcií. To minimum. Aby se stal majoritním. Čechofracht měl, Finop měl, to víme, že mu prodal. Za kolik Čechofracht? Za kolik? To byli největší akcionáři, kteří byli propojeni přes Londýn, přes Belgičany a já nevím, jak ty banky v tom byly zapojené. Přeci jim to nedali zadarmo. A kupónovka, to bylo jenom pár procent. To se nebere. A že to Kožený prodal, už to bylo prodělečné. Musel platit v tvrdých posádky. Posádky snížil na dvacet, osmnáct dvacet lidí. Z těch dříve čtyřiceti. A přesto už na to nebylo a nebyl kšeft! Tak to dával, i ty poslední. Jan Hus, Jan Žižka, Jan Roháč, že jo. Želivský. A ještě na tom prodělal. Protože si půjčil, slyšel jsem, to já nevím, že nějakých šedesát pět milionů těm, co loď stavěli, v Japonsku nebo v Číně. A dostal za to snad jenom padesát pět nebo padesát milionů. Takže prodělal. On potřeboval tehdy asi peníze na ten Ázerbájdžán.¹⁶⁷ Stejně to byly podmínky. Takový Van Ommeren¹⁶⁸ z Holandska si jich plno vzal. I s posádkami, to byla podmínka. Vždyť proto ještě fungují stále klucí na lodích. Stále fungují. Tu a tam. No a diriguje se to až z Německa. Hm. A kde jsou ty loď.

Poslední loď byla loď Labe. Pod naší vlajkou. V roce devadesát pět. Poslední, která stáhla a dala si kyperskou vlajku. Vždycky se dala v La Valette¹⁶⁹ cedulka na barák, nějaký pán tam seděl a loď se zaregistrovaly. Jména zůstala stejná. Jenom vzadu registrace Praha se přepsala na La Valetta a vytáhla se místo československé vlajky, nebo české vlajky potom, maltská. A později tohle bylo i na Kypru. Kvůli daním. A jinak zůstalo všechno při starom. Vždyť to dělali všichni takhle. To jsou ty kšefty. Co si budeme povídat.

T: Moc vám děkuji.

N: Za nic.

T: Vaše vyprávění bylo moc pěkné.

N: Zajímalo by mě, kde Kožený sebral ty prachy.

¹⁶⁷ Podezření vůči Viktoru Koženému z investičních podvodů v Ázerbájdžánu.

¹⁶⁸ Holandský rejdař Van Ommeren, který odkoupil některé čs. námořní loď.

¹⁶⁹ La Valeta – hlavní město Malty

Jan Kurka, 1. kuchař

T: Nejdříve bych se vás ráda zeptala na dětství a na to, jak jste se vlastně dostal k práci na moři.

N: 7. 9. 1946 jsem přišel na svět. Jako pátý v rodině. Tři bratři jsme byli, jednoho jsem nepoznal, protože tragicky zahynul. Ale jeden brácha byl starší a ještě jeden brácha starší. A ségra. Já jsem se vyučil kuchařem-číšníkem a poznával jsem lidi, kteří cestovali po světě. Třeba Lád'a Soukupů dělal na letišti a říkal: „Hele, nechtěl bys jít dělat tohle a tohle? Já jsem byl nedávno v Bombayi.“ Já říkám: „No bylo by to hezký.“

V roce sedmdesát dva jsem odešel ze Zlaté uličky, ze zdravotních důvodů. Šel jsem dělat technologa a tam jsem poznal nějakého Jirku Němečka. Taky velký námořník a kuchař. A Jirka mi říká: „Hele, ty bys byl dobrej na moři. Žizeň máš, práci umíš, zkus to.“ Tak jsem šel na námořní plavbu, jak mi doporučil. Tam mě přijmuli, ale přišlo kádrování a tam mně nějaký soudruh estébák Roubíček napsal, že se někdy špatně vyjadřuji a rozhoduji. Tak soudružka Bišková mě vykopla. Ale byla kritická doba na plavbě, tak si mě zavolal soudruh Belka, on ani soudruh nebyl, jak jsem poznal, jestli bych mohl nastoupit zítra. Já říkám: „Zítra to nejde, pane Belka, já už jsem dal slovo, že tady zůstávám dál. Ale jestli chcete, zítra vám to domluvim, že můžu nastoupit, kdy mě pustí tento podnik.“ Byl to RaJ¹⁷⁰ Praha 3. Tak mě uvolnili k jednatřicátému srpnu sedmdesát čtyři. A druhého září jsem nastoupil k plavbě. To byly pohovory a kvůli soudružce Biškovy jsem měl okopané koleno, protože soudruh Belka do mě kopal, abych se vyjadřoval trochu slušnějc. Ale nepomohlo to. Ale byl jsem na plavbě.

No a protože jsem měl dost velkou kvalifikaci – vyučený v oboru, ještě technolog, uměl jsem trochu německy, tak chtěli ze mě udělat hospodáře. Ale to se jim nepovedlo, protože byl tak kritický stav na plavbě, že soudružka Klímová si všimla, že támhle sedí kuchař a číšník a hrabe se v papírech. Tak za mnou přišli, jestli chci nalodit jako stevard. Tak jsem se nalodil jako stevard. Ale já jsem původně chtěl jako kuchař. Stevarda jsem dělat nechtěl. Ale udělal jsem jednu cestu do Indie a zpátky jako stevard a hned jsem šel jako druhý kuchař na loď Kriváň.

Udělal jsem cestu už jako druhý kuchař, ale v tu ránu mi na podniku řekli: „Hele, tys tady dělal. Pojď nám píchnout.“ Tak jsem zase zůstal v kanceláři. A v tu ránu za mnou přišli, že ve Smolné Peci se otevírá rekreační středisko, jestli bych tam nechtěl osmadvacátého června připravit sezónu. Tak jsem tam zůstal další měsíce dva. A jak jsem se vrátil, už jsem měl doma obálku: „Dostavte se na podnik, letíte, nebo jedete na emes¹⁷¹ Jiskru“. Tak jsem šel na Jiskru, tam jsem byl devět měsíců a zase jsem se vracel do Smolné Pece.

Smolná Pec byla zajímavá věc. Tam se projevovali někteří lidé, kteří si mysleli, že to bude jako na lodi všechno. Jídlo a tak. Ale ona byla snídaně, oběd, večeře. Někdo nebyl spokojený. I někteří odjeli domů. Ale za to já jsem nemohl.

T: A jaká byla vaše první cesta?

N: Ta první cesta, ta byla dobrá. Protože hned na první cestě jsme jeli okolo Afriky a byl jsem křtěný. A křest byla zajímavá věc. Měl jsem odřená kolena, záda jsem měl odřená, písku bylo na palubě, nalokaný mořské vody jsem byl, ale byl jsem pokřtěný. Tady je certifikát.

T. Takže hned při první cestě jste měl křest.

N: Jsem měl štěstí. To bylo náhodou. Někdo na to čekal pět let, šest let, já ne. To bylo v roce sedmdesátém pátém. Já jsem nalodil prvního dubna, na apríla. Jel jsem do Polska, do přístavu Gdyně, přejížděli jsme potom do Gdaňska. A cesta byla slušná. Byl tam Jarda a Mírek Zítko, to byli všechno dobrý lidi.

T: A po Smolné Peci jste šel na loď zase jako kuchař?

N: Pak už jsem byl do konce kuchař. Tam byla ještě taková jedna věc. Když jsem seděl na podniku, stal se na jedné lodi úraz. A já jsem, ještě než jsem šel do Smolné Pece, musel udělat ještě jednu rychlou cestu, nalodit za Karla Tupce. Karel Tupců ve Ventspilsu¹⁷² myslím, už mu cvoklo. Už tam byl patnáct měsíců. Tak za mnou přišel pan Škrla a musel jsem narychlo letět. Letěl jsem do Alexandrie, tam jsem přespal jednu noc,

¹⁷⁰ Restaurace a jídelny.

¹⁷¹ M/s (emes) Jiskra – zkratka pro „motor ship“; oficiální označení používané před názvy lodí.

¹⁷² Ventspils – město severozápadní části Lotyšska na pobřeží Baltského moře, dříve Sovětský svaz. Zde často československé lodě braly palivo (bunkrovaly).

pak jsem pokračoval taxíkem, vezli mě Arabáci do Port Saidu. Tam jsem se nalodil a jel jsem do Bombaye a z Bombaye ještě asi dva přístavy a vracel jsem se domů. Pak jsem šel do Smolné Pece. Tenkrát jsem dělal v jednom tahu osmadvacet měsíců bez zastávky. Ze Smolné Pece jsem šel na Jiskru. A zase.

Tříkrát jsme se takhle točili; jednu cestu jsme dělali okolo Afriky a dvě normální cesty Suezem. A tam byly Vánoce docela nebezpečné. Tam byla na lodi velká, silná černá brigáda. Víím, že se tenkrát dost platilo. Je to dokonce zaznamenaný i v lodních denících. Já jsem do toho koukal. Které jsou uloženy v archivu.

Byl tam kapitán Oleg Harna, který jezdil konvoje, západní konvoje. Když jsem s ním byl v Kalkatě, tak říkal, že v roce čtyřicet tři tam byl lepší pořádek než dneska. (smích) Měl jsem s ním potom jako s člověkem Harnou velké povídání, protože kupoval od jednoho kamaráda mého ze Světic chatu. Ale dneska, to mě mrzí, kapitána Olega Harnu sháním, i víím, že má manželku z Vizovic, kdy se narodil, kde se narodil, ale nemůžu nikde nic sehnat.

T: Vy jste jezdil hned jako první kuchař?

N: Druhý, druhý. Až když jsem šel na ten rychlý záskok, tak mně dali patnáct procent navrch na výplatu. Ale na Jiskru už jsem šel jako šéfkuchař. Já jsem měl tak rychlý postup. Nevím. Jestli jsem byl tak dobrej, nebo neměli lidi.

T: Je velký rozdíl mezi prací kuchaře tady někde v restauraci a na lodi?

N: Je. Je to veliký rozdíl. Vííte, loď je taková specifická, jak se říká galeje. Je to fakt trochu úplně něco jiného. Je jedna věc, že určití kuchaři přišli a když jsem říkal, jak má něco udělat, tak ne, on si to udělal po svém. A stejně to zkazil. Na jedné lodi jsem měl takový případ. Kluci dělali krém, pudink a máslo, spotřebovali deset kilo a neudělali skoro nic. Všechno to vyhodili. Neuměli ani si poradit, že by ten pudink měli nahřát a znovu našlehat. To neuměli. Takové byly kádry někdy na lodi. To mě mrzí a je to specifické.

Prostě na moři je jinačí práce než tady. Je taková specifická bych řekl. Ale zvyknete si na ni. Není problém si na ni zvyknout. 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. A až si to všechno ustele, máte klid. No ale, denně se taky k tomu musí konzumovat, abyste to přečkal. Protože ještě se mi nestalo, 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. Tak jsem se snažil, aby jídlo bylo vždycky teplé a čerstvé.

T: Opravdu nikdy? To je obdivuhodné.

N: Ne. (důraz) Ani jednou jsem to neudělal. (důraz) Ani jednou a vždycky jsem uvařil. Za každého počasí. I když jsme měli dost velké štormy. Na Jiskře jsem měl štorm dvačtyřicet náklon.¹⁷³ Jeli jsme prázdní. Uvařil jsem za každého počasí. Snažil se člověk. Nechtěl jsem nikdy říct: „Né, bude něco jinýho.“ Vždycky jsem uvařil to, co bylo na jídelníčku. Dodržel jsem to.

T: Má pro posádku velký význam, jaká je kuchyň?

N: Má. Velikej. Jak se říká. paluba je mozek lodě, mašina je srdce, ale kdo je populární, to jsou jedině kuchaři. Všechno se odráží na kuchyni. Jaká je kuchyň, takoví jsou potom i nespokojení námořníci nebo i spokojení. Má se jim vyhovět, ale ono nejde vyhovět všem. Kolik lidí, tolik chutí. Máte posádku, že čtyři měsíce jí masa jak hrom a najednou se vám otočí a chtějí jenom sladké a sladké.

T: Spousta lidí to říká a já si na to taky pamatuji, že na lodi se jedlo mnohem lépe než se jedlo tady.

N: Jasně. Ano, to je pravda. To je fakt. Tam byla lepší závodka, ale daleko o takových sto až sto padesát procent lepší závodka. Každý si mohl říct, kolik chtěl masa. Byli kluci, že snědli třeba k večeři deset řízků. Nesnědli ani kousek brambory. Ale dělali závody, kdo snědl víc řízků. Tam nebyl problém dát lidem dost.

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. Nebo v Jugoslávii, byly tři filmy za sebou venku, tak se přišlo a nebylo v pentře nic, tak člověk musel jít a zase všechno doplnit.

T: A co slavnostní dny? Třeba Vánoce.

¹⁷³ 42 stupňů.

N: Vánoce, Vánoce, Vánoce jsou na lodi, někde je kuchaři neměli rádi, ti odjízděli domů. Říkali: „Vánoce. Co je na lodi? Co jim udělat lepšího?“ Vánoce fakt jsou něco speciál a muselo se lidem dát ne víc, ale s takovou láskou. Třeba u mě po Mikuláši oříšky byly naloupané a začalo se připravovat těsto. Aby se rozleželo. Dělal jsem na jedné lodi až padesát kilo cukroví. Všechno se zbouchalo. Všechno se zbouchalo. Speciálně takový pendrek. Černý salám se tomu říkalo. To bylo nejlepší a toho se snědlo strašné množství. Toho jsem udělal tenkrát snad asi patnáct kilo a ještě ho bylo málo. Tím se končilo, až se dojedlo, tak Vánoce končily.

T: To jste nemohl stihnout v normální pracovní době takovou práci.

N: Když jsme jeli ve třech kuchařích, tak se stačilo péct. A když jsme dělali dva, tak jsme museli nasazovat večer. Třeba rozpálit už při večeri trouby a upéct třeba čtyři pět kilo navečer, skončit do jedenácti do dvanácti hodin. Druhý den normální šichta. Ale ve třech jsme to, dá se říct, dost stačili. Když se rozložila práce. Ale i ta hodina nějaká navíc byla zaplacená, takže to nebyl problém. Já jsem tedy neměl, protože já jsem byl velký rebelant, můj plat šel o takové dva tři měsíce pozdější.

T: V čem rebelant?

N: Rebelant? No, nevím, nadával jsem strašně. Já neměl rád rudý d'áblové, komunisty. Něco jsem jim řekl a oni, i když si mě na schůzi nepozvali, poznamenali si to. Když mně poslali papíry na konci plavby, tak tam ty zkazky nebyly. Byl jsem rebelant, já to přiznám. Já jsem se nebál. A proč? Protože jsem je neměl rád. Protože když si na ně vzpomenu, že moc lidem ublížili a kolik lidí se kvůli nim nedostalo na loď, a byli to dobrý pracanti. Ale rudá knížka byla vždycky velká čest.

T: A byla podmínkou?

N: Nebyla, nebyla, nebyla. Nebyla podmínkou, nebyl jsem v žádném spolku, nemusel jsem být komunist. Ale koukali na člověka jinak. Ale zase člověk uměl dělat. Neměl jsem problémy, vyhověl jsem, když potřebovali nalodit, tak jsem šel, a ne že bych si vybíral loď. Byli někteří, co si vybírali, anebo byli dosazovaní na nové lodě. To byli koně, na plavbě totiž měl třeba každý hospodář nebo kapitán svého kuchaře. Já nebyl nikdy u nikoho. A nechtěl jsem být. Nechtěl jsem být otrokem někoho. Byl jsem jenom zaměstnanec. Anebo pracovník. Protože zaměstnanec je zaměstnanec. A když někdo chodí do práce, tak pracuje, že.

T: A když jste byl takový rebelant, nezvažoval jste někdy emigraci?

N: Emigraci? He he. Nikdy. Ale jednou se mi stal takový případ. Chtěl jsem emigrovat, ale do Čech. Proto mi říkali: „Pane Berka,¹⁷⁴ pane Kurka, pane Kurka, do Čech, do Čech.“ To bylo v Jugoslávii. Skládal se proviant a nenaskočily dobře lednice. Já jsem říkal, ať s tím něco dělají. A v noci potom nějak mi prdlo v kuli a odešel jsem z lodě. Byl jsem už na letišti. Já jsem odjel tenkrát ranním vlakem do Bělehradu a v Bělehradu jsem si vzal taxík na letiště. No a pak jsem si to rozmyslel a vrátil jsem se. Kdyby letadlo letělo o hodinu dřív, tak jsem byl v Praze. Tak jsem u podniku už nebyl. To by mě vykopli. Ale že jsem se vrátil, tak mě nevykopli. A když jsem přijel do přístavu Rijeka, tak už tam loď nebyla, já jsem přijel asi o hodinu později. Byla tam slovenská loď a ti říkali: „Jó, oni tě sháněli, ale tys tady nebyl.“ Tak jsem jel do přístavu Ploče a byl jsem tam dřív než loď. Jel jsem autobusem přes Zadar a byl jsem tam dřív než oni. Loď přijela ve dvanáct hodin a já už jsem tam byl v sedm ráno. Kapitán Nevečeřal z toho měl strašný... Tak řekl: „Kurka, nemáte prémie.“ Prémie mi sebral a zákaz alkoholu. Pivo. Ale byli kamarádi, že mně pivo dali. Protože jsem byl pivaf. Díky vám, kluci. Protože já jsem zase pomohl takzvaným norkafům. Kdo chtěl, tak jsem mu vždycky nějakou flašku sehnal.

T: Tolik jste v tu chvíli chtěl jet domů?

N: No, já byl spíš naštvanej, ta lednice mě štvála. Já říkám tenkrát Jirkovi Gráfovi: „Víš co, já se ti na to můžu klidně vysrat a jet domů.“ No a jel jsem. Byl jsem takovej drsnej i k sobě, i k nim, že jsem odjel. Ale vrátil jsem se, v pátek se stalo a v sobotu už jsem byl na lodi. A jinak emigrace, proč? Na to jsem nikdy nepomýšlel. Mohl jsem odejít, kdy jsem já chtěl, a ne za plavby. Ale plavba byla dobrá věc. Kdybych emigroval, tak jsem se do tolika zemí nepodíval. Vždyť jsem se podíval

¹⁷⁴ Odkaz na film Romance pro křídlovku, kde mnohokrát zazní: „Domů, pane Berka, domů.“

do čtyřiapadesáti států. Co mně chybělo tenkrát? To se musí nechat. A nemohl jsem odjet s rodinou, tak co? Sám být venku? Ne, ne. Na to jsem nikdy nepomýšlel. I když emigrovali určití lidé.

T: Zažil jste to taky?

N: Taky jsem zažil. Bylo to v Hamburku, Jedla tenkrát. Přijela za ním rodina a zůstali tam. Vyšli jsme na palubu ráno a už na nás Němci ukazovali: „Máte emigranty.“ Bylo to i v novinách. A dokonce bych ten článek i někde doma našel. Další emigranti byli na Vítkovicích v New Orleans. Tam taky odešli manželé. Ale jméno už si nepamatuji.

T: Byl z toho potom nějaký větší malér, když se tohle stalo?

N: No, malér, malér nebyl. V Německu nebyl vůbec žádný malér, normálně jsme odpluli. Akorát v Americe jsme se zdrželi kvůli nějakým jednáním. Že se to muselo hlásit na velvyslanectví a zdrželi loď. Ale jinak nebyl z toho žádný malér. Nikdy jsem, nikdo za mnou nepřišel, jestli chci emigrovat, nikdo. Od toho byly myslím rudý hlavy umejvaný.

A jednu věc bych chtěl podotknout. Tenkrát, když byla na Kriváni ta velká šťára, tak soudruh Pěnička strašně a strašně lkal, jak se to všechno mohlo stát. A když jsme přijeli do Prahy, tak já jsem tam zůstal na poslední refýži a přijel pro mě taxík, kterým před tím jel soudruh Pěnička. Ten soudruh Pěnička mu všechno vyblil. Taxikář mi všechno povídal, co jsme na lodi vyváděli. Takoví byli komunisti, vidíte. My jsme museli být hodní, ale oni mohli povídat. To je fakt pravda. To bych vám to nepovídal. Ten taxík mi všechno vyblil: „Vy jste tam šmelili.“ Já povídám: „Jó, pane, to já nevím. To jsou komunisti. Co dělali oni, to já nevím.“ (smích)

T: S čím se šmelilo? S alkoholem? S cigaretami?

N: Alkohol, cigarety. Tam se platila pokuta asi dva a půl tisíce dolarů. A kuchaři to odnesli. Protože museli udělat večeri, která trvala do dvou hodin do rána. Celý přístav se pozval a všechno se lepilo, záplatovalo. A kuchaři dva to odnesli. A stevard.

T: Když říkáte „kuchaři to odnesli“, byla nějaká řevnivost mezi třeba mezi palubou a mašinou?

N: Víte, jinak. Já nevím, já jsem se do toho moc nemíchal. Ale třenice tam byly. Jedni nadávali na druhé, ale na kuchaře nadávali všichni. Ale víte co. Byli jsme tři. A vždycky ve třech se říká, že dva se spojí proti jednomu. Ale život to nebyl špatný. Já jsem si nestěžoval. Naopak jsem měl docela dobré pochvaly. A nerad člověk opouštěl. Nerad. Jel bych znovu zase.

T: Chybí vám to?

N: Chybělo mi to. Začátek byl krutej. Když mě po dvaadvaceti letech vyhodili. Byl jsem na podniku, za týden jsem měl odjíždět, Jirka Molkup mi říká: „Hele, udělej tohle, máš tohle?“ „Mám.“ „Za týden ti jede loď.“ A přišel jsem domů a tam ve schránce jsem našel lístek „dojděte na poštu, máte tam dopis“. Tak jsem se podíval, plavba, a říkám: „Á já, tak je to výpověď.“ A taky že jo. A výpověď byla. Po dvaadvaceti letech.

T: To dávali výpovědi kvůli prodeji lodí?

N: Jo. Tenkrát už se nějak začalo spekulovat, byla takzvaná integrovaná posádka a snižovaly se strašně stavy. Místo, myslím, pětaticeti nebo sedmatřiceti už jelo osmadvacet lidí. A pak dokonce dvaadvacet. V první várce, já byl v ní, to odneslo čtyři sta lidí. Dostali výpověď tenkrát.

T: To je hodně.

N: To bylo dost na takový malý podnik. Vždyť si vezme, měli jsme tenkrát myslím asi šestnáct nebo osmnáct lodí a na každé lodi bylo řekněme těch třicet lidí, dvaatřicet. Tak dvě stě, tři sta lidí je záloha, no a najednou to šlo o čtyři sta lidí dolů. Takže to byl rok devadesát šest, když já jsem dostal výpověď. A spočítali mi to na sedmnáct let. Pět let mi vzal pan Vodička, když nám usekl jedničku.¹⁷⁵ Tak mně chybělo zhruba těch pět let do dvaceti odpracovaných let. Tak jsem musel dělat až do osmapadesáti.

¹⁷⁵ Námořníci byli zařazeni do tzv. 1. pracovní kategorie, takže nárok na starobní důchod měli v 55 letech věku, jestliže alespoň dvacet let odpracovali v této kategorii.

T: A rok osmdesát devět jste zažil tady nebo na lodi?

N: Rok osmdesát devět jsem zažil v Jugoslávii v Malym Lošinu.¹⁷⁶ Víím, že jsem šel na vycházku, ten kuchař byl komunist. A přišli jsme do kšeftu, já jsem dost obstojně tenkrát mluvil jugoslávsky, a rádio tam hrálo. Sedli jsme si na bar, poručili jsme si crveno vino.¹⁷⁷ A říkám číšníkovi: „Je, Praga.“ Tak jsem poslouchal. A ten se mě ptal furt kolega, co se děje v Praze. A já říkám: „Sekaj vám hlavy, komunisti.“ „Co to je?“ Já povídám: „No sekaj ti hlavu. Nebudou komunisti. Chápeš? Jseš tak tvrdej nebo nejseš tak tvrdej?“ Byl tak tvrdej. Taky komunistická vláda padla. No a tenkrát, když se měla dělat velká stávk v Praze, tak přišli za námi Jugoslávci. A víím že za mnou někdo přišel z odborů, a říkal: „Hele Honzo, co bysme?“ Já povídám: „A co říkají Jugoslávci?“ „Že jsou ochotný s námi držet partu. Ale jestli nechceme, tak že budou pracovat dál.“ A víím, že se nestávkovalo na lodi. Ale byla taková dost uvolněná morálka, že by se jako stávkovalo. Ale byla práce hotová.

T: Takže vy jste měli informace přes jugoslávská média?

N: Taky, a přes normální rádio. Na lodi hrálo české rádio. Já jsem potom odjížděl v pondělí domů a přijel jsem do svobodné republiky.

T: Změnilo se něco ve vztazích nebo na lodi po těch událostech?

N: Bylo, bylo. Víím, že Slováci byli šťastný, když se začala i sekat (důraz) republika. Víím, že říkali, že „nemusíme už sloužit Čehúnům“ a tak. Bylo to znát, bylo. Ale byli zase Slováci, kteří říkali: „Já jsem Čechoslovák.“ Byli i Slováci, kteří nechtěli, (důraz) aby se roztrhla republika. A dokonce jsme byli na jedné lodi, nevím na které, nakládali jsme náklad pro Japonsko, myslím, že to bylo v Maroku. A stály po obou stranách v přístavu dva auťáky. A přišel za mnou voják, že chce večeri, a já povídám, na co má ten kvér. Že nás musejí hlídat. Že jsme tam Češi a Slováci. A že se můžeme mezi sebou třít. Ty měli lepší informace než my na lodi. A za každé jídlo, co jsem mu dal, tak mi dal jeden náboj. Mám je ještě dneska doma schovaný. (smích)

T: A zažil jste, když se převážely zbraně?

N: Jo, to jsem zažil dost. (smích) Zbraně se převážely hodně. Ale já jsem převážel jenom na Jiskře. Ale potom i do Libye a do, ježiš, do Sýrie. Dokonce jednou jsme jeli do Alexandrie a vezli jsme půlku nákladu pro Egypt a půlku nákladu pro Sýrii. A když to viděli Egypťani, tak nám odstavili loď a nechtěli nás pustit. A do Libye jsme vozili hodně. Jak tanky, tak skoty,¹⁷⁸ a vozily se tam doutníky. My jsme tomu říkali doutníky. To byly dlouhé rakety. A ještě jsme je vozili do Akaby.¹⁷⁹ Ale za to se docela dobře platilo. Takže naši na tom dost vydělali a my jsme měli docela slušný prémie z toho.

T: Při takovém nákladu byly prémie?

N: Jo. A byli jsme taky ve válečném pásmu. V Jordánsku. Na rozhraní Izraele a Jordánska byl Ejlat¹⁸⁰ a Akaba. A tam to nad námi takhle střílelo. Tak jsme měli půl dolaru na den. To byl příplatek válečné pásmo.

T: Bylo hodně nebezpečné to válečné pásmo?

N: Hm, hm. Pro nás né. Ale, holt byla prostě Akaba ve válečným pásmu. Tak nás museli platit, protože jsme nebyli na volném moři, ale byli jsme uvázaní a vykládali jsme municí. Tam se vykládala munice v Akabě. A vozila se, to víím, že jezdily konvoje až hodně daleko. Asi osm set nebo tisíc kilometrů se vozila munice. Ty doutníky. A byli tam námezdní dělníci Egypťani. A Jordánci, když nechtěli dělat, tak si je vždycky pozvali do ládovny, tam je zmlátíli a bylo to. Fakt ale, to je pravda. Kvůli nim jsem se nedostal na Mrtvé moře na výlet. (smích) Když byl klid, tak jela jedna parta, a pak to začalo, tak už nás nepustili.

T: Kdo organizoval takové výlety?

¹⁷⁶ Mali Lošinj – největší město ostrova Lošinj, Chorvatsko.

¹⁷⁷ Crveno vino – srbochorvatsky červené víno.

¹⁷⁸ SKOT označení pro střední obrněný kolový transportér, vyvinut v Československu na konci 50. let, nahrazovány byly SKOTy od 70. let do 80. let.

¹⁷⁹ Město jižního Jordánska, nachází se v Akabském zálivu Rudého moře.

¹⁸⁰ Izraelský přístav Ejlat.

N: Buď soukromě jsme si je organizovali, anebo přes cestovku. V té Akabě to bylo přes jednoho důstojníka, který fandil Čechům. On dokonce študoval myslím že v Brně, takže byl nám hodně nakloněn. Tak vzal osobní auto a vyvezl asi čtyři nebo pět lidí k Mrtvému moři.

A když jsem byl v Alexandrii, tak jsme zažili krásný výlet, ale přes soukromý taxík. To jsme si sjednali, domluvili cenu. Jeden, dva, tři, čtyři, pět lidí nás jelo. A jeli jsme údolím Nilu až do Káhiry, do muzea, pak na pyramidu a zpátky jsme jeli Saharou. To byl krásný výlet. Moc hezký. Na celý den, ale paráda.

T: A potkali jste se někdy také s emigranty?

N: Já jsem se potkal v Hamburku s emigranty, akorát na Sant Pauli.¹⁸¹

Ale potkal jsem se s emigrantem, to je zajímavá příhoda. Můj koníček je filatelie. Tak jsem si různě nechával orazit obálky. A v Buenos Aires jsem až po půl druhé hodině našel filatelii. A tak jsem si vybíral, vybíral, mluvil jsem lámanou angličtinou, on taky moc neuměl, to byl moc sympatický pán. Ale domluvili jsme, a když jsem platil, tak jsem si položil časopis Filatelie, platil jsem a on říká: „Tak jsem se s tebou hezky pobavil.“ Já na něj strašně vykulil oči. A on říká: „Půjč mi tenhle časopis.“ A ukázal mi tam na jednoho člověka, který dělal u nás ve Filatelii vedoucího. Nějaký pan Dvořáček. A on mi povídá: „Ty ho znáš?“ Já povídám: „Moc ne.“ On mi povídá: „Když byla Braziliána¹⁸² loni, tak ten vám tam všechno prodal.“ Já povídám: „No tak to je možný. To jsou rudý d'áblové.“ A tak mi vyprávěl, jak tam byla bitva o Falklandy¹⁸³ rok před tím. A že argentinská armáda je jako když prší, udělá se bláto, udělají se vojáci, chvíli stojí, pak začne pršet, anebo vysvitne sluníčko, a oni se zase rozpadnou. Takže tak prohráli Falklandy. Ale vyprávěl mi, že lidi, kteří se při tom ztratili, tak je nakládali do letadel a vyhazovali je z letadel, jestli zaživa nebo co, a oni spadli. V Montevideu byla mlha, tak je hodili místo do jezera, kde byli žraloci a ještěři, na náměstí v Montevideu. Tam jsem potom byl, tak jsem si na to vzpomněl. Byl to velicej dobrý pán. Mám jeho vizitku, dokonce jsem mu psal. Ale už nežije. Ale to byl emigrant, z roku, poslouchejte dobře, třicet devět. Jeho tatínek tady prodal velkou fabriku a utekla celá rodina. Nejdřív do Švýcarska, protože tam byly prachy. Ty převedli do Ameriky, on musel narukovat do armády v Americe se jim nelíbilo, tak otec zase sehnal kšeft a přešli až do Argentiny. A tam byla celá jejich rodina. A jejich sestra, když se každou neděli a sobotu scházeli, tak chtěla, aby se mluvilo česky. Byla statečná, dobrá. On říkal vždycky: „Emigrantka a vlastenka.“ Ale mluvil velice dobře po těch letech. Bylo to na lodi, teď bych si nevzpomněl. Ale vím, že velká loď to byla.

T: A která loď byla pro vás nejhezčí?

N: Na jedné lodi jsem byl osmatřicet měsíců. Tam jsem byl pětkrát. Já jsem tomu říkal vlajková loď. Kriváň. Mně se tyhle lodě líbily. To byly polské lodě a byly docela hezky udělané. Dobré pece tam byly na chleba. Mně velice bavilo péct dobrý chleba. Za jedno nalodění jsem jich upekl asi dvanáct set. To mám taky napsáno, kolik jsem upekl chlebů.

Pak se mně líbila loď Karlovy Vary. Tam jsem byl dvakrát. To byla velice dobrá loď. I když byla koupená z druhé ruky. Ale šikovně udělaná. Hezká kuchyň, ta se mně líbila.

Velká loď byla Vítkovice, ale nebyla to taky špatná kuchyň. Ale byla špatná, protože neměla výtah, tam se všechen proviant musel odnést po schodech nahoru a to bylo dost špatný ve štoru. Staré Košice byly to samé.

T: A proviant se kupoval libovolně nebo se vozil z republiky?

N: Když se přijelo do Evropy, tak nám poslali kamión na takových, řekneme, čtyři, pět měsíců. A, když se člověk nedostal do Evropy, tak se kupoval, kde se dalo. Ale když jsme byli třeba v Kosanu¹⁸⁴ a měli jsme jet do Severní Koreje, tak jsme se báli, že nám tam proviant rozkradou. Protože tam neměli co jíst. Tak nám říkali: „Honem rychle udělat velký zásoby, abysme tam vydrželi.“ Ale nakonec jsme tam nejeli.

A povím ještě jednu věc, nejhorší na tohle byli Rusáci. Ti jako hledají beberušky, beberušky, ale co ve skladišti našli, to si vzali. Vzali si jablka, jestli jim nepřivážíme nějaký záškodníky asi. Jako byla mandelinka bramborová. A nejhorší byli Arabáci. Když se jelo do Libye, tak tam zase nesmělo být nic židovské. Třeba nakoupené pomeranče nebo tak. Ti zase šli po tomhle. A šli po alkoholu. Já jsem pil hodně čaj, pil jsem karkade,¹⁸⁵ a měl jsem ho ve flašce od whisky, on se napil a oflusal mi umyvadlo. Tak se chovali k nám Arabáci. Ti nebyli moc příjemní, v Libyi.

¹⁸¹ Hamburský okres St. Pauli – středisko nočního života a prostituce.

¹⁸² Mistrovství světa ve fotbale, Brazílie, 1982.

¹⁸³ Britsko-argentinská válka o Falklandské ostrovy, 1982.

¹⁸⁴ Khao San – část Bangkoku.

¹⁸⁵ Karkade – druh velkokvětého rudého ibišku, ze kterého se po usušení dělá čaj; v Egyptě národním čajem.

T: Oni procházeli skutečně i kabiny a osobní věci?

N: Všechno. I kabiny, osobní věci, hledali alkohol. Nesměl člověk mít žádný alkohol a hlavně nesměl být židovský proviant. Na to byli hrozni. Za to byly pokuty, a moc.

Jo, na Kubě jsem měl platit pokutu. Tam zase nám zaplombovali maso, tam se muselo kupovat jejich maso. K dolaru to byl strašný kurs. To ani nemluví. A tam jsem nechal pršut,¹⁸⁶ jako odborník nedám zamrazit pršut. Víte doufám, co to je. V Jugoslávii koupený krásný pršut. A on mi ho hodil na nohu. Ten pršut měl pět kilo. Tenkrát jsem myslel, že ho zabiju. A řekl mi: „One thousand dollar.“¹⁸⁷ Pokutu jsem měl platit. Nic jsme neplatili. Ale většinou jsme si pomohli. Vyndali jsme panty a bylo to, bylo všeho. A jeden celník pil mlíko a jeden pivo. Tak se nechali taky uplatit. Máte tam ještě něco zajímavého nebo pikantního? Na co si vzpomenu. Vidíte, že když něco začnu, tak mluvím moc na přeskáčku.

T: To nevdá. A co ruští kapitáni?

N: Hm, měl jsem štěstí, že byli vždycky dobrý kapitáni. Naopak, když jsem jednou na Silvestra ležel, jsem chytil nějakou horečku, tak mi přišel o půlnoci ruský kapitán popřát. Takže mám na ně dobré vzpomínky. A dokonce když byla na lodi moje žena, tak tenkrát pozval jeden kapitán nahoru i ženy, a byl to velice dobrý kapitán. Mám s ruskými kapitány velice dobré zkušenosti. Horší už byli třeba důstojníci. To byli někteří parchanti a ti si tleskali, když honem něco nešlo, tak si mnul ruce. A nejhorší byli Oděsani. To byli páni na lodi, z Oděsy.

T: Ti co studovali v Oděse?

N: Ne, ne, ne. Myslím jako ruský. Protože Oděsa tenkrát se vychvalovala, že Oděsan je něco víc než Rus anebo Ukrajinec. Takže ti byli takoví trochu dost napařený. Jak se říká, napařená zemlja. Ale jinak to s některými šlo. Poláci byli docela dobrý. Měl jsem, i s polskými důstojníky jsem měl docela dobré vztahy, konexe. Naučili mě hrát dokonce pasiáns, takže jsem hrál jejich pasiáns. Velice dobrý. Bylo jich dost na lodi. Radiák byl jeden dobrej. Kavaleček masa vždycky chtěli, jak říkali, kousek navíc, a byli spokojení.

T: Vy jste zmínil manželku. Jezdila s vámi často?

N: Já jsem měl první ženu, ta byla na postoji v Polsku, s dětmi. A pak byla za mnou druhá manželka, na cestě, na dlouhé cestě, šest měsíců. Pak si tam natloukla kokos, upadla, šlápla nějak blbě a rozbila si, nevím, koleno nebo něco. Tak byla u doktorů, marodila.

Tam byl dost nechtuněj jeden člověk. Číf palubový, nechtěl bych ho jmenovat. A vezli jsme tenkrát dar nějaký solidarity, byly to hadry. Já jsem tenkrát upozornil dva nové: „Nechodte mezi ně. Protože z toho bude průser.“ Rozkrádal se tenkrát proviant. Ne proviant, ale tyhle hadry. A jediní kuchaři v tom nelítali. Mám dojem, že to udělali palubáci, vím, který číf tam byl. On mě tenkrát docela osolil za to, že když byl jako kadet, přišel a že chce jiné jídlo než bylo na jídelníčku, jestli bych mu něco neudělal. Já jsem říkal: „Jestlipak víš, kdo má nárok na něco jinýho k obědu. Nebo k večeři. Nebo k snídani. Jedině kapitán. Ty ještě ten kapitán nejsi, tak budeš jíst, co je.“ Za čas se mi to vrátilo. Ale nezničil mě a jezdil jsem dál.

I když přijela z podniku velká kontrola, to jsem tenkrát měl nárok devatenáct měsíců volna. Protože jsem z jedné lodě přijel, byl jsem doma týden a už chtěli abych jel zase. Takže potom jsem měl nárok devatenáct měsíců volna. Ale jel jsem už asi po sedmnácti měsících znova.

Zato ten číf blbě naložil náklad. Nenaložil kvádr šest metrů dlouhý, myslím, a dva půl metru vysoký a široký asi dva a půl metru taky. Kvádr kamene nenaložil. Nechal ho tam stát, protože neuměl spočítat náklad. Takovej to byl pan číf. I jméno bych věděl, ale nebudu říkat.

T: To je na vás.

N: To je jedno.

T: Takže manželka byla na jedné dlouhé cestě...

N: Byla se mnou na Kubě, první, a pak jsme jeli, jo! To bylo na lodi Mír a tam jsme měli pasažira. Já jsem tenkrát narychlo nalodoval, právě před Vánoce, protože chtěli kluci. Tak jsme jeli autobusem od ČSAD, jeli tři autobusáci, a furt nonstop až dolů na Sicílii. Honili jsme tam loď, aby nám neujela. Ale nakonec jsme

¹⁸⁶ Druh sušené vepřové šunky původem z Itálie (prosciutto).

¹⁸⁷ Tisíc dolarů.

se šli vyspat a přijeli jsme na loď až na poledne. Někdo to fotil, když vystupujeme. A na lodi byl jeden pasažír. Černěj pasažír. Byl s námi na té Kubě myslím, no a všude jsme museli pro něj platit strážný a tak dále. Protože ho někdo musel hlídat. A ten potom v Polsku utekl. To byl průser. To plavbu muselo stát pěkný prachy. A z Polska jsme jeli do Kandly, Kandla¹⁸⁸ v Indii. A pak Turecko. Tam jsem viděl krásnou letadlovou loď. A ještě jsme jeli do Pákistánu. To jsme vezli náklad a tam se ztratil. A pak dokonce se říkalo, že dva balíky nákladu skončily jako pucvol v mašině. Tak to chodilo na lodi Mír.

T: Dá se říct, že na tehdejší dobu byla práce na moři lépe placená než práce doma?

N: Byla. Tam byla takzvaná čistá doba a špinavá doba. Čistá doba (doba strávená na moři) se počítala kvůli tomu, aby se mohla na loď vzít manželka. A špinavá byla doba nalodění i vylodění. Když člověk šel z lodě, tak si měl podat žádost o zvýšení platu. Dost klukům jsem to poradil, protože to málokdo věděl. Automaticky oni to nedělali. Oni čekali, jestli zažádáte. Anebo se řeklo, že už je dobrej, tak že by se mu mohl zvýšit plat. Ale to bylo odstupňované. A když člověk dosáhl nějaké doby, už myslím po pěti letech, bylo věrnostní. Začínalo to myslím na pěti procentech z platu, potom sedm, devět, jedenáct, dvanáct, třináct, patnáct, sedmnáct, devatenáct, osmnáct až do dvaceti. A pak ještě že tu jedničku nám vybojovali. Takže jsme se na to mohli v těch pětapadesáti... Ale holt přišel pan Vodička, který utekl z lodě a šel si dělat svoji funkci, a když on (důraz) to nemohl mít, tak to zrušili všem námořníkům.

T: Docházelo často k úrazům, když je na lodi takový výjimečný provoz?

N: Jo. Úraz se mi stal. To se stal mému třetímu kuchařovi, to byl dost blbej úraz. Naložil jsem dole nákladní výtah a vyjel jsem s ním nahoru. Začal jsem ho vykládat a přišel za mnou Jarda Jakoubek a říká: „Čífe, běžte si dělat svoji práci, já ten výtah doložím.“ A zasekla se mu tam kost. Hovězí kost vybouraného skotu, ze zadní kýty. A jak ji dostane ven. Tak jsem mu řekl: „Jardo jdi, támhle visejí klíče, jdi z chodby a tu kost to.“ Jarda ne, nešel, povolil si trochu výtah, ale ta kost byla šprajclá. A nebylo tam jištění. Nákladní výtahy nebyly jištěné, jenom lanem. Jak pro tu kost šáhnul, výtah se uvolnil a málem měl zžilotovanou hlavu. Slyšel jsem, dělali jsme tenkrát s Pavlem, jak někdo volá o pomoc. A Jarda tam má hlavu zašpiclovanou. Mělo to být o deset centů dýl, tak už jsme hlavu hledali. V tu ránu se vzaly špalíky, vytáhli jsme výtah a Jarda mi spadnul do náruče.

To jsem z toho byl velice špatnej. Dost mně pomohli kluci z paluby, Pavel Tribula a Lád'a Rys. Říkali: „Honzo, nedělej si z toho takovou hlavu.“ To bylo dole na Rudém moři, jeli jsme z Indie. U Adenu se to stalo. V neděli večer. Byl jsem z toho špatnej pět dní. Velice špatnej jsem z toho byl a říkám si: „Ježiš, to budu mít na triko.“ A kluci říkli: „Ne, proč bys to měl na triku? Tys mu řekl, jdi druhou stranou, a mohl tě zavolat. A neměl odpouštět lano.“

Jel jsem s ním domů jako doprovod, protože jsem vylodňoval, protože jsem měl jít na Smolnou Pec zase dělat. No, a on byl na lodi dřív než já. Já jsem udělal Smolnou Pec, pak jsem jel v listopadu na Košice a on už tam byl a tajtrlíkotal tam. Kuchařil, skákal a byl radostnej. Takže já si z toho dělal hlavu a Jarda byl už fit. A všichni potom říkali: „To zase v kuchyni dole chlastal.“ Ono se nechlastalo. Ale, holt to bylo, že se chlastalo.

T: A jinak se pilo hodně?

N: Pilo se, jak bych řekl, úměrně. A mám dojem, že doma se někdy chlastalo víc. Teď jsem dělal s jedním člověkem strážní službu; už jako melouch, protože jsem byl v důchodu. A to byl policajt a ten chlastal i ve strážní službě. Tomu to bylo jedno. Jednoho vyhodili a dokonce i ten druhý chlastal. A říkal: „My jsme seděli taky tři dni v hospodě.“ Tak já myslím, že policajti chlastali ještě víc. Věř mi. My jsme si práci zastali. Ale oni ne. Podle jeho vyprávění.

T: Takže ve volném čase jste se sešli a...

N: Na lodi? Jo. A já jsem, já se přiznám, já jsem pil i v pracovní době. Pivo. Protože nešlo furt jenom lejt do sebe čaj. Já jsem měl pocení trojku a já jsem vypil za den deset litrů. Jeden čas jsem míval na lodi sto kilo. Pak jsem to sundal, to bylo ale že se moc nepotilo. To jsme jezdili Hamburg–Murmansk a tam byla zima. Ale viděl jsem polární zář. Bylo to zase něco zajímavého. A tam se pilo dost pivo. V zimě se pilo pivo. A víno se pilo. V tropech se pilo víno. Ale dost se pilo. Byla loď, která nebyla, byla šťávičková loď. Pak když nebylo pivo, tak člověk koupil víno, já jsem kupoval i sto litrů vína. Ale já jsem ho pil jedna ku třem. Jedno deci a tři deci. Hm, čaj jsem hodně pil, kafe se pilo cezený. A pivo byl základ.

¹⁸⁸ Přístav na západním pobřeží Indie.

Jak nebylo pivo, tak bylo zle na lodi. To se poznalo. A pivo bylo český většinou. A dost. Posílali dvanáct set kartonů. Ale nesměly projít tropy. Jak přišlo pivo a prošlo tropy, tak začalo bunzirovat. I když bylo ve vychlazeném boxu. Ale už to bylo znát. Ale nejlepší bylo furt německé. To bylo takové hořké. Francouzské pivo, německé pivo, maďarské já jsem poznal. A to maďarské nebylo dobré. Bylo sladké. A sladké pivo není dobrá věc. Dneska ale už nepiju žádné. Jedno tak za čtrnáct dní.

T: A co jiného jste mohli dělat ve volném čase na moři?

N: Ve volném čase. Když se jela dlouhá trasa, když to bylo v tropech, byl bazén. Někde byl i ping-pongový stůl. Hráli jsme ping-pong. Na Košicích byl ping-pongový stůl. Hodně se lezlo do bazénu. V tropech to byl člověk naložený třeba, řekneme, tři čtyři hodiny v bazénu. Nesměla být voda moc teplá; když už měla jednatřicet stupňů, tak vás moc neosvěžila, to už bylo únavné. Knihovna byla, promítaly se filmy, hrály se karty, mazal se hodně mariáš. I „Člověče, nezlob se“ jsme mazali. Takže každý individuálně. Já jsem měl rád, skoro na každé lodi jsem byl knihovník. Já mám rád knihy, hodně jsem četl. Takže mě to bavilo. Každé průměrné nalodění jsem přečetl tak padesát knih.

T: A jaké bylo pro vás odloučení od rodiny na dlouhou dobu?

N: Abych pravdu řekl, abych pravdu řekl, nebylo to, vědělo se, že je to. Odjede vlak a skončí to. Ale, já jsem si na to docela zvykl. Protože kdyby člověk nad tím přemýšlel, tak by to byla katastrofa. Co doma. Protože co už se doma vyřešilo před měsícem, tak já jsem vlastně četl po měsíci v dopise. I když se pak narodili kluci, snášeli to docela dobře doma. Takže já jsem s tímhle problémy neměl. Ale byli tam lidé, kteří jako říkali: „Jé, co asi doma. Já jedu domů.“

T: A jak to na druhé straně snášely vaše manželky, když byly samy doma? Na všechno samy.

N: První žena, první žena to snášela dost špatně. Já jsem se potom rozvedl. Moje první žena s klukama to snášela, ale první dva tři roky. Když jsem byl ve Smolné Peci, tak jsem si je tam bral všechny. To byla se mnou, i děti, kluci, takže jsem jim to zase víc vynahradil. Ale žena, jak říkám, to nesla těžce. Měla těžkou práci, měli jsme tenkrát na topení kotel, nebo dva, takže to měla jako. Ale zvykla si a naopak bych řekl, někdy jsme si odpočinuli od sebe. Říkám. Snášela to někdy.

A druhá žena, ta mi jednou říkala: „Tak hele, kdy skončíš?“ Já říkám: „No, jedeme do Alžíru. Až se podívám do Japonska a do Austrálie, tak skončím.“ A my jsme vážně do toho Japonska jeli. To byl první gól. Tam odsud jsem jí volal, od kapitána z kabiny. A říkám: „Tak jsme v Japonsku. Máš první jeden dobrý zásah.“ Z Japonska jsme jeli do Číny a v Číně přišlo, že jedeme Austrálii. Ale oni nás pozdě vyložili, tak jsme to nestihli. Takže jsem byl zase nějaký čas zachráněný. Pak znovu jsme jeli do Japonska a odsud do Mexika. Takže já jsem mohl jezdit ještě dost dlouho, ale vykopla mě plavba. Protože snižovala stavby posádek. Kdybych se podíval do Austrálie, tak jsem skončil. Dvaadvacet let jsem byl na moři. U námořní plavby. Nejdřív v Československé námořní plavby a pak u České. Česká plavba.

T: Slavila se na lodi různá výročí? Třeba První máj...

N: Jo, jo, to taky. Když tam byl kapitán Búci, tak si nás tenkrát postavil do lajny a ráno jsme museli jít, v půl deváté, protože snídaně končily v půl deváté, nastoupit, pronesli nám proslov. Ale myslím, že to byli asi jenom dva kapitáni, kteří to dělali. Pak jsme šli na panáka a pak se šlo dělat. Zsvětli jsme Svátek práce prací. Jinak už nepamatuji žádné, jinak ne. Jinak už se všechno odpracovalo, furt se pracovalo.

T: Ten komunistický režim nějakým jiným způsobem život na lodi ovlivňoval nebo zasahoval, nebo to spíš byla taková samostatná jednotka?

N: Všechno záleželo na lidech. Ale aby se nějak zasahovalo tvrdě, ne. Víte, já jsem nezažil politruky. Když byli politrucí, to bylo horší. Ale já už jsem je nezažil, takže to nebylo znát. Komunisti měli každou chvíli schůzi, přišel nějaký befel, co by se mělo a tohle. Tak jsem vždycky říkal: „Hele, komančové se jdou radit.“ Ale jinak nezasahovali.

Vím, že někdo byl možná na koberečku... Nebo. Vím, že jsme byli ve Ventspilsu a tam protáhli vycházku některý lidi. Ale to bylo vinou lodě, protože blbě posunuli hodiny. A vím, že se to řešilo pokutami, asi tři tisíce, ale nevím, jak to dopadlo.

Jinak nevím, jestli zasahovali. Ale byl jsem na pohovoru ruským. Ve Ventspilsu, když jsme šli z lodě, z rybářské, s Karlem Tupcem, tak nás zatáhli do buňky a tam nás začali vyslýchat. Já jsem jim asi v půl šesté

řekl: „Helejte, pánové, já jdu dělat snídani.“ A šel jsem pryč. Ale ti chudáci Rusáci, ti šli až ve dvanáct hodin. To nebyli Rusáci, to byli Estonci, a ti to asi odnesli. Tam byl režim krutější.

T: A kvůli čemu vás vyslyšali?

N: No, že si nás pozvali na loď. Že to nesnesou. My jsme si povídali o všem možném, že jsme kuchaři a tak. A ti Estonci z loďe nás šli vyprovodit, tak mě bafli, ta jejich četka, nebo jestli to bylo kágébé,¹⁸⁹ to člověk neví. Tak nás nechtěli pustit. A odešli jsme před šestou hodinou s Karlem Tupcem a šli jsme dělat.

T: A setkávali jste se v přístavech i s jinými posádkami?

N: Já jsem byl na jiných lodích, protože jsem si byl pro razítka. A dokonce nás Rusáci pozvali, to si pamatuji, na jejich pasažír. To bylo v Alexandrii. A udělali pro nás i zábavu. To byli zase grandí. Tam byla posádka asi tři sta mančaftu, cestující odjeli na pyramidu a posádka měla tu noc volno. Tak vyjednal tenkrát pro nás jeden, myslím že z Vladivostoku důstojník, návštěvu. Ale. (důraz) Nikam nás neprovedli. Jenom nás šoupli do sálu a tam jsme museli sedět. Až to skončilo, tak jsme mohli odejít teprve na loď. Ale na loďi jsme nic neviděli. Nevím, jestli se někdo dostal, já jsem se ani do kuchyně nedostal.

Ale! Vím že jsme byli na jiné lodi ruské a tam byly kuchařky. Tam nebyl žádný kuchař, ale vařily ženy, kuchařky. A ráno přišel politruk a už byl průser. Protože nám ukázaly kuchyň. A hned je zase vzali, nás vykopli, ten politruk, a bylo zle. Ale viděli jsme, že moc masa neměli. Měli jenom ryby, ryby, ryby, ryby, ryby, ryby. Ti jedli furt jenom ryby a ryby, ryby, ryby. Masa? Moc málo. Ti měli tak desetinu, co my jsme vozili. Když jsem dostával zásobu masa, tak dva a půl tuny masa plus drůbež. Uzeniny. Oni snad měli dvě stě kilo masa. Jinak měli samou rybu. A to měli uzenou, naloženou, zmraženou a jenom ryby, ryby, ryby, ryby.

A byli i někteří kluci na jiných lodích. Já vím, že tenkrát odešel stevard Dušan a přišel až v neděli na poledne a napíjanej jako hrom. Byla družba, no.

Já jsem byl i na Číňanech asi dvou se podívat. I na německé lodi jsem byl. Tam byla zajímavá jedna věc. Oni měli, což my jsme nikdy neměli, tablety. V tabletách sůl. A protože se hodně potili, tak byla volně ložená po lodi. Tak nám tenkrát dali a bylo to velice dobré. Tělo úplně bylo jinačí. Já se dost potil, tak jsem měl tenkrát asi sto tablet. Dvě tři tablety a úplně se mi jinak dechalo. To byla strašná výhoda od nich. To nám tenkrát dali. To byla německá loď. Byli jsme tam ještě jednou dokonce s doktorem. Velice dobrý doktor. Brňák doktor. Hezky nás ti Němci pohostili. Tam se vůbec nebrala žádná rivalita, nic. Prostě námořník byl námořník. A to je něco jiného než je člověk. Jsou totiž tři druhy lidí. Živí, mrtví a ti, co jsou na moři. Tam politika nikdy neexistovala. Ale na Rusákově, tam jo. To byla výjimka. Holt, velmoc ruská.

Na doktory jsem měl štěstí. Ještě dodneška si s jedním dopisují, jeden mi dokonce děti zachránil. Honza Kotrnoch. A ještě pro mě doma dělal, tady Na Bulovce i ve Vinohradské nemocnici. Doktoři byli velice fajnóví lidi.

T: Kde jste se vyučil? Tady v Praze?

N: Já jsem se vyučil, deset měsíců jsem byl v Ostravě, v internátu. Já jsem začínal ve dvanácti letech, brácha měl hospodu, tak už jsem začínal u něj makat.

T: Kde měl hospodu?

N: V Uhříněvsi. Tady kousek, já pocházím tady ze Světic. Takže ve dvanácti letech jsem už u něj dělal v hospodě. Takže jsem uměl narazit pivo a obsluhoval jsem, všechno. V patnácti jsem se šel učit, rok jsem na té Ostravě, dva roky v Klánovicích, vyučil jsem se, udělal jsem si hned kurz na vedoucího a dělal jsem na jedné hospodě, tam potřebovali přes léto pomoct.

A na podzim už jsem si vzal vlastní hospodu. Tak já jsem šel na loď už jako hostinský. Já už jsem měl v osmnácti a třech měsících vlastní hospodu, než jsem šel na vojnu. Po vojně jsem pracoval ve Zlaté uličce jako kuchař. Zástupce vedoucího dokonce. Udělal jsem si další kurz, na dvojku,¹⁹⁰ že jsem mohl dělat vedoucího dvojky. Odsad' jsem odešel v roce sedmdesát dva, do sedmdesátého čtvrtého jsem byl technolog na Praze tři.

A šel jsem na loď. V padesáti letech jsem se vrátil, když mě vykopli, plavba. Po dvaadvaceti letech. Tak jsem sháněl kuchařinu, takovou závodku jsem šel dělat. Protože v normální hospodě bych tolik nedostal. A já jsem potřeboval na důchod dělat. Závodku jsem dělal, pak jsem dělal u jednoho stavarda ještě kuchařinu nějaký čas. Taky jsem od něj odešel. Do rodinného podniku už bych nikdy nevlezl. Tam je člověk otrok a dost

¹⁸⁹ KGB – tajná policie Sovětského svazu.

¹⁹⁰ Restaurační zařízení bývala rozdělená do čtyř tzv. cenových skupin (první skupina byla nejlepší) – zde se lišilo vybavení, úroveň poskytovaných služeb, ceny.

někdy podezřelej, bych řekl. Tam byla otevřená kuchyň s přístupem mladíkům a dost jsem měl s tím problémy. Tak jsem odešel taky. Od té doby se už nestýkáme s tím stewardem. Nakonec jsem skončil jako strážný. A měl jsem dost slušný plat. Dneska mám lepší penzi než mají ti, co jezdili za dolary a neplatili si nic.

T: Takže se dá říct, že doba na moři pro vás byly hezké roky?

N: Hezký roky. Já měl hezký roky. Já na to nemůžu zapomenout. A vrátil bych se k tomu zase. Kdyby to šlo, šel bych zas. Ale zdraví a leta už jsou tady. Ale já jsem měl hezký roky. Já jsem se podíval, měl jsem štěstí na lidi.

Dokonce jeden kapitán mi strašně jednou pomohl, protože při dědictví jsem měl se ségrou problémy. Kapitán mi pomohl, když ona použila sociálku, mástr zase použil svou pravomoc a tak dále. Takže já jsem měl i štěstí na lidi. A moc jim za to děkuji. I dodneška se s některými scházím, máme stejné koníčky. Ale už jenom s konkrétními lidmi. Jinak na žádné srazy už nechodím.

Protože můj život se zaměřil úplně na jinou stranu. Já jsem přišel z lodě k letadlům a k pilotům druhé světové války a dělám to dodnes a je to krásná věc, ale holt umírají. Umíráme všichni a za chvíli už tady nebude ani jeden. A bude zle, protože zase se dere ta doba, v letectví, anebo i v tom klubu leteckém, vládne tam jeden hajzl komunista. Zoufalý jsou lidi anebo zoufalá doba. Tak je můj názor.

T: Moc děkuji, že jste se mi věnoval.

Antonín Miler, lodní hospodář/ekonom

T: Nejdříve bych se vás ráda zeptala na dětství a na to, jak jste se dostal k práci na moři.

N: No tak moje dětství. Narodil jsem se v Liberci a celý život vlastně žiji v Liberci. Měl jsem hodné rodiče, měl jsem dva sourozence – o tři roky staršího bratra a o rok starší sestru, já jsem byl nejmladší. Vyrůstal jsem v Roklicích, to je taková čtvrt' tady na kraji města. Chodil jsem tam do základní školy a jako každý malý kluk jsem někdy třeba zatoužil stát se námořníkem. Ale věděl jsem, že to prostě možné nebude. Vůbec jsem nevěděl, že existuje nějaká námořní plavba v Československu. A tak po absolvování základní školy jsem šel na elektrotechnickou průmyslovku tady v Liberci, obor silnoproud. Vystudoval jsem, maturoval jsem v šedesátém osmém roce. Pak jsem skládal přijímací zkoušky na vysokou ekonomickou. Sestra už tam studovala, ta měla střední ekonomku v Liberci a pak šla na vysokou do Prahy. Tak se mi to docela začalo zamlouvat a přihlásil jsem se tam taky. Nastoupil jsem tedy na vysokou ekonomickou, obor statistika-demografie. Během pěti let jsem řádně dostudoval a pak jsem musel absolvovat samozřejmě roční vojenskou službu. Část vojny jsem prožil v Českém Krumlově, část v Příbrami.

Ještě před vojnou jsem nastoupil do podniku Drobné zboží Liberec jako takový ekonom začátečník. Ale během vojny se stalo to, že mě oslovil jeden známý, který byl ekonomický náměstek v Uhelných skladech v Liberci. Postihla ho nějaká mozková příhoda, musel jít předčasně do důchodu a sám mě oslovil, jestli bych nechtěl to místo náměstka vzít po něm. Já jsem říkal: „Vždyť já nemám žádnou praxi a nejsem ve straně.“ To jsem teda nebyl nikdy. „A tak mě asi těžko přijmou jako ekonomického náměstka ředitele.“ No ale pak jsem měl hovor s ředitelem Uhelných skladů a skutečně mě přijali. Takže po vojně jsem nastoupil jako ekonomický náměstek v Uhelných skladech. Pracoval jsem celkem úspěšně a dařilo se mi. Protože jsem ale nebyl ve straně, ředitel mi dal za úkol, abych neměl nějaké kádrové problémy, založit v Uhelných skladech SSM. Tak jsem si říkal: „Ježiš, já ještě půjdu do SSM. To už je skoro jako kdybych byl komunista.“ Tak jsem založil SSM. Většina členů toho SSM byli cikáni, Romové teda. A celkem to bylo dobré, žádnou velkou aktivitu jsme nevyvíjeli.

Když jsem tam byl asi tři roky, přišla nabídka z ústředního výboru SSM, že jeden člověk z naší organizace může být vybrán na cestu na mezinárodní budovatelský tábor do Francie. Tak jsem to nanesl na schůzi SSM: „Kluci, kdo z vás by chtěl jet nebo koho navrhuje.“ A oni: „No tak pojedeš ty, ne. Umíš anglicky a tak pojedeš.“ A skutečně to dopadlo. A to jsem byl vlastně poprvé v životě na Západě. Tak jsem z toho byl trochu rozhozený, když jsem porovnával Paříž a Československo tehdejší. No a tuhle mezinárodní budovatelský tábor byl v Pyrenejích. Tam jsem se seznámil s mnoha lidmi prakticky z celé Evropy. No a nejvíc jsem byl tak nějak spřízněn s jedním klukem z Rakouska. Z Vídně. Pak jsme se vzájemně navštěvovali. Teda on navštěvoval mě. Mě by do Vídně v životě nepustili, že jo. (smích)

Ale vůbec jsem ještě o námořní plavbě nic nevěděl.

Ale moje sestra po vysoké škole zůstala v Praze; našla si tam místo a získala byt. Pracovala na obvodním národním výboru na Žižkově a tam dostala i byt. A měla kamaráda, který ji občas navštěvoval, a to byl námořník. Třetí strojný důstojník. Vystudoval vysokou školu v Oděse. Tak jsme občas zašli třeba na pivo a povídali si. A já už jsem byl tak trochu znuděný z t práce v Uhelných skladech, tak jsem mu říkal: „Ty se máš, máš takový krásný místo, podíváš se do světa a já sedím furt v Uhelných skladech a to je tak všechno, co můžu dostat.“ A on říkal: „No co povídáš, vždyť máš školu, ne?“ Já říkám: „No jo, ale takovou blbou, co bych s ní dělal na lodi, že jo?“ A on říkal: „No ne, neblázni, naopak, teď hledají lodní ekonomy a dokonce se rozhodlo, že musejí mít vysokou školu ekonomickou.“ Protože před tím byli ti ekonomové různí, třeba měli střední školu nebo to byl bývalý stevard, který dlouho jezdil, tak z něj udělali ekonoma, když byl schopný. Takže ten kamarád mi říkal: „Teď hledají sedm ekonomů vysokoškoláků na loď.“ Já říkám: „No jo, ale nejsem ve straně, tak to bude asi problém, vid'.“ On říkal: „No, tak to zkus. To nemusí být problém.“

Tak jsem se přihlásil, no trvalo to asi rok, než se všechno vyřídilo. Zřejmě mě museli prokádrovat, že jo. A pak mi přišlo pozvání na pohovor na námořní plavbu. Ještě jsem ale nevěděl, jestli budu přijat nebo ne. A najednou mi přišel přípis, že se mám nechat očkovat. Proti žluté zimnici a proti (smích) neštovicím a černému kašli. Tak už jsem tušil, že to asi dopadne, když mám tohle absolvovat. Nechal jsem se teda očkovat, pak samozřejmě následovaly ještě lékařské prohlídky lékařem námořní plavby. No a pak mi prostě oznámili, že budu přijat, ať rozvážu pracovní poměr, abych mohl včas nastoupit. Oni chtěli, abych nastoupil už asi za tři měsíce. To bylo v roce 1979. Tak jsem si říkal, že mě asi nepustí z Uhelných skladů, protože tehdy byla výpovědní lhůta šest plus tři měsíce.

Tak jsem oznámil řediteli, že měním zaměstnání, ale on říkal: „No jo, já tady zrovna nového nemám, tak musíme těch šest měsíců minimálně dodržet.“ Tak jsem se s tím nějak smířil. Ten ředitel byl samozřejmě velký soudruh, pořád chodil na okresní výbor strany, no a jednou přišel našťvaný, že soudruzi ho vyhodili. že

mu dávají výpověď, že už je starý (už mu bylo šedesát tři roků) a že musí během měsíce odejít. A on říkal: „Tak to mě tak naštvá.“ A říkal: „No a kdy ty chceš odejít?“ Já jsem říkal: „Já bych odešel, co nejdřív bych rád.“ To byly asi tři měsíce od doby, co jsem podal rozvázání pracovního poměru. A on říkal: „Víš co, oni mě naštvá, vyhazují mě, tak já tě pustím hned.“ (smích) Takže takhle jsem se dostal poměrně rychle ven. A v prosinci 1979 jsem nastoupil k námořní plavbě.

A bylo to navrženo tak, že tři měsíce budu muset absolvovat takový okruh po podnikovém vedení. Všechna oddělení navštívit a zapracovávat se. A po třech měsících potom praxe na lodi a po šesti měsících odborné zkoušky na lodního ekonoma. Tak jsem 1. prosince jel do Prahy s tím, že budu tři měsíce na podniku. Sepsali jsme smlouvu a poslali mě, myslím, na oddělení technického ředitele. Já jsem přišel za náměstkem a on říkal: „A co tady chcete?“ Vůbec o ničem nevěděl. Já jsem říkal: „No mám tady absolvovat ten okruh, nastoupil jsem jako lodní ekonom budoucí a teď mám u vás absolvovat nějak týden nebo dva týdny nějakou praxi.“ A on říkal: „A kdo vás sem poslal?“ Já říkám: „No z osobního oddělení.“ No a on říkal: „To není možný. Já odjíždím zítra do Indie na dva měsíce. To není možný. U mě být nemůžete.“ Já říkám: „No tak kam mám jít?“ Říkal: „Počkejte tady, já jdu za generálním ředitelem.“

No tak šel za generálním ředitelem a za chvíli přišel: „Víte co? Uděláme to teda jinak. Já na vás teď čas nemám a na jiných odděleních už jsou zase další, co nastoupili.“ Protože nás skutečně nastoupilo sedm najednou. „Uděláme to obráceně. Odkud jste?“ Já říkám: „No z Liberce.“ „Víte co? Tak si jedte do toho vašeho Liberce.“ Jsem se lekl, že to je asi konec. „A sbalte se, zhruba tak na tři měsíce a ráno přijedte. V Amsterdamu stojí loď Praha. Půjdete nejdřív na loď. Absolvujete nejdřív tři měsíce na lodi a pak si uděláte tady ten okruh. Až na vás budeme mít čas.“ Tak jsem přijel večer domů a manželka celá vyjevená říká: „Jak to? Vždyť jsi měl být v Praze, ne? Oni tě nevzali, že jo?“ Já říkám: „Jo, vzali, jenom ráno odjíždím do Amsterdamu.“ A ona: „Tsss, tys pil něco ne? Proč do Amsterdamu?“ Nevěřila tomu. Už chtěla spát, už bylo dost pozdě večer. Já říkám: „Ne, opravdu jedu do Amsterdamu a z Amsterdamu na lodi do Brazílie.“ Ona: „Ježiš, nech těch fórů.“ Prostě tomu nevěřila. No nakonec teda uvěřila.

A tak jsem vlastně začal jezdit na lodi. Že jsem odjel hned první nebo druhý den, co mě přijali, vlakem do Amsterdamu. A nastoupil jsem jako asistent lodního ekonoma. A skutečně první cestu jsme jeli do Anglie, pak do Brazílie. Tak jsem musel samozřejmě absolvovat rovníkový křest. Vždycky ti, co jedou poprvé přes rovník, museli absolvovat ten křest. To se dělaly takový srandičky, pak nás všechny namazali na černo olejem nějakým, dali nám úkol: „Během pěti minut musíte být umytí a přinést whisky.“ Někomu dali za úkol přinést jednu láhev, někomu pět. To byla oslava taková.

No a přijel jsem do Brazílie, jeli jsme proti proudu Amazonky asi sto mil. Vezli jsme tam nějaký stavební materiál. A tam jsem poprvé navštívil... Byla tam jediná hospůdka, poměrně malá, ale já jsem byl zvědavý, jako všichni, kdo tam ještě nebyli. Tak jsme šli do té restaurace, kde byla i diskotéka. Prostě přivezli nějaký zboží, nějaký stavební materiál a tak. Seděli jsme, popijeli. A teď ty holky, když viděly bílé kluky, tak se na nás usmívaly a chtěly se přátelit. A najednou všichni ti kluci zmizeli. Tak jsme si říkali: „Hele, co se stalo? Teď tady zůstaly jenom holky a místní Brazilci prostě odešli. To šli asi pro mačety a asi (smích) tady bude nějaké veselo.“ Pak jsme zjistili, asi po dvou hodinách, že oni sedí venku. Pak jsem se jich ptal lámanou angličtinou svojí, co se děje, proč nejdou tancovat s těmi svými děvčaty. A oni říkali: „My jsme odešli, my jsme vám je půjčili. Do rána jsou vaše. Tak se můžete s nimi kamarádit.“ No a tak to skutečně bylo. Tak jsme se trošku skamarádili s děvčaty místními. To byla taková legrace, povídalo se, pak dokonce některá šla na loď. Sice se nesmělo vodit takové návštěvy na loď, ale v noci kapitán už spal a všichni ostatní to tolerovali. A druhý den jsme jeli zpátky do Evropy.

Po třech měsících jsem skutečně vylodil a šel jsem absolvovat to kolečko na námořní plavbu. A po třech měsících zaškolení jsem úspěšně složil zkoušky a stal se lodním ekonomem. A poprvé jsem byl na lodi Kriváň jako lodní ekonom. To byla taková středně velká loď, asi sto dvacet metrů dlouhá. A vůbec první náklad, co jsem vezl, nějaký cement a takové zboží do Indie. Takže jsem se poprvé dostal do Bombaye. Tam to bylo také pro mě zajímavé. Ujali se nás pracovníci československé ambasády a jako členové velení lodi (to jsem byl já, první důstojníci a kapitán) jsme k nim byli pozváni.

Co mě potom docela šokovalo, že jsme jeli do Jugoslávie, do Kardeljeva, nakládat tanky. Tanky a rakety naší výroby. A vozilo se to do Libye. Do Libye jsme vozili zbraně. Tak jsem se dostal poprvé do nějaké islámské země. Sice islámská, ale socialistická. Tam to pro mě bylo také celkem zajímavé. Hlavně byla výhoda, že když se vezly zbraně, tak jsme jeli bez čekání rovnou do přístavu v Tripolisu a rovnou se šly vykládat ty tanky a zbraně a po třech dnech jsme zase odjížděli domů. Jiné lodě tam čekaly na rejdě třeba několik měsíců. Tam bylo na rejdě třeba i sto lodí.

Když jsem se dostal na další loď, bylo to prakticky totéž. Nejčastěji jsme jezdili právě do toho Kardeljeva a odsud do nějaké arabské země. Pak také Írán, Irák, tam se vozily tanky všude. Ale při cestě do Iráku byl problém, že Perský záliv byl zaminovaný. To bylo po nějaké té válce, co tam s nimi vedli Američané. Takže se někdy muselo jet přes Jordánsko. Tanky se vezly do Jordánska a oni je dále dopravovali do Iráku. A jednou jsme také stáli v Jordánsku na rejdě a museli jsme čekat do rána, až se bude vykládat. A tam je asi jenom kilometr dlouhé pobřeží, kilometr výsostných jordánských vod. A hned vedle je izraelská hranice. No

a samozřejmě, když se vezly tanky, tak se o tom nesmělo nikde mluvit, to bylo tajné. To jsme museli slíbit, že o tom nebudeme mluvit. No a stáli jsme v těch jordánských vodách, jenže jsme nemohli spustit kotvu, protože tam jsou korály a hrozilo nebezpečí, že se kotva zachytí a utrhne. Jenže ty mořské proudy nás odnesly o kus dál, mimo výsostné jordánské vody. A najednou, ve tři hodiny ráno asi, siréna. Kolem nás kroužily izraelské vojenské čluny. A z jejich amplionu se ozvalo: „Vyzýváme československou loď Kriváň, aby okamžitě opustila výsostné vody státu Izrael.“ A pak ještě dodali: „Když už vezete tanky Arabům, tak aspoň opusťte naše vody, nebo vám to zabavíme, ty zbraně.“ (smích) Tak jsem si říkal: „Ono to je tajný a Izraelci vědí všechno.“ Dokonce snad nám i řekli: „Sedmdesát šest tanků Arabům vezete, tak okamžitě opusťte naše vody.“ Tak se kapitán omluvil: „Omlouváme se státu Izrael, opouštíme vaše výsostné vody.“ A museli jsme odjet. Ještě to docela dobře dopadlo.

T: Jaký to byl pocit, když jste odjel z Liberce a během půl roku jste viděl takový kus světa?

N: Bylo to zvláštní. Byl jsem z toho někdy dost překvapený, protože jsem měl o některých státech úplně jinou představu. Třeba africké země, nebo i ta samotná Indie. Třeba když jsme byli jednou v Bombaji, myslím, že to bylo na té první lodi, tak jsme si šli s klukama posedět. Každý už měl něco vypito a někdo prostě navrhl: „Já tady znám jeden bezvadnej dům. Tam jsou holky, jdeme se tam podívat.“ Teď já jsem v životě v takovém domě nebyl. Říkal jsem si, co tam budu dělat. Tak jsme zavolali taxi. Sice to byl taxík pro pět lidí, ale tam se to nesleduje, nekontroluje nebo netrestá, když je tam lidí víc. A nás se vecpalo jedenáct lidí do taxíku. (smích) Seděli jsme, pomalu na sobě leželi. Vyjeli jsme na kraj města a on to byl opravdu veřejný dům. Legální zcela. Tak jsme si tam dali nějaké pití a hned se nás ta vedoucí, bordelmamá asi, ptala, jestli chceme přivést nějaká děvčata. A kluci hned: „Nějaká přiveďte.“ Tak tam přivedli holky, co se tam předváděly v plavkách a tak. A teď tam někdo z těch kluků řekl: „Něco mladšího, nějaká mladší přiveďte.“ Pak přivedli asi patnáctileté holky. „A ještě něco mladšího.“ A nakonec to dopadlo tak, že tam přivedli pěti-, šestileté holčičky, které normálně byly zaměstnané v bordelu. A já jsem říkal: „Tak kluci, tohle už je teda na mě moc. Já mám pětiletou holku doma a kdyby tady někdo na ni šáhnul, tak ho zabiju snad. A jestli chcete něco takového provozovat, tak já odcházím.“ A zaplatil jsem. Oni: „Tak počkej, my jdeme taky.“ Spíš asi legraci si z toho dělali, srandu. Že pořad porouchali mladší a mladší děvčata. To byl taky takový zvláštní zážitek, silný teda.

T: Měl jste možnost při postoji v přístavu cestovat?

N: Ano. Vždycky když se pár dní stálo, týden i víc, záleželo, jaké jsme vezli zboží, tak jsme mohl každý jít ven. A občas se něco zorganizovalo, objednal se autobus, že jsme se podívali po okolí. Třeba v Egyptě jsme takhle byli. Tam jsem měl dokonce manželku s dcerou. Protože když se stálo v evropském přístavu, kdo chtěl, nebo byl vybraný, mohl se přihlásit, že chce na návštěvu manželku. I s dětmi. A jednou za tři roky byla možnost, že může rodina na spolujízdu. Na cestu. Třeba tři měsíce být na lodi, jet do Ameriky a zpátky. Cestu na loď si hradili, ale pokud jeli i členové posádky, tak se mohlo jet podnikovým autobusem a za to se neplatilo. A pak pobyt na lodi, bydleli vždycky s tím otcem na kabině a jídlo bylo hrazené. Takže to bylo výhodné. Já tři roky ještě nejedl, ale také jsem se přihlásil a povolili nám výjimečně, že manželka s dcerou za mnou přijely do Benátek a na přejezd do Káhiry, to se nebralo jako spolujízda. Tak jsme jeli do Egypta a tam se objednal autobus a kdo chce, že se pojedje na pyramidy. Tak se mnou manželka jela také na ten výlet, podívat se na pyramidy.

T: A tímhle způsobem jste tedy mohl poznat spoustu zajímavých míst.

N: To ano. A právě dost lidí nám to asi i závidělo. Vždycky, když jsem přijel, tak kamarádi nejbližší hned: „Musíš vyprávět.“ Tak jsem jim vyprávěl, co jsem všude venku zažil, a tak. Ale je pravda, že já jsem byl u plavby jenom pár roků a také výběr členů posádky na určitou loď se dělal podle zásluh anebo podle toho, jak kdo byl dobře zapsán. Takže jsem se třeba za celých těch pět roků, co jsem jezdil, nedostal do Ameriky. Vždycky jsem byl na lodi, která buď jenom do Asie nebo do Afriky. Většinou s těmi tanky do arabských zemí. A v Americe jsem byl vlastně na první lodi v té Brazílii. Pak už jsem se tam nedostal. Takže se nedá říct, že jsem byl všude.

A v roce 1984, právě jsme kotvili v Kielu, přijel na loď kádrovák. Vedoucí kádrového oddělení. Tihle vysocí soudruzi na lodě jezdili. Třeba když jsme stáli někde na Západě, tak si přijeli na nákupy a tak. Jako že jedou na kontrolu lodí, na služební cestu. Takže nebylo na tom nic divného, že v Kielu byl ten kádrovák. A hned nějak druhý den, co jsme tam stáli, přišel za mnou do kanceláře: „Soudruhu Milere, mohli bysme si popovídat, třeba večer? Můžu přijít? Co budete dělat?“ Já říkám: „No, já ven nejdu dneska, tak jo, tak přijďte, posedíme.“ Dokonce přinesl láhev nějakého pití. Dvě tři hodiny poseděl. Tak jsme si povídali, za chvíli mi navrhnul, že si můžeme tykat. Bavili jsme se tak neutrálně o všem možném. Ne o žádné politice.

No a druhý den zase přišel, že to můžeme zopakovat. Tak jsme zase seděli asi tři dni za sebou. A vedli jsme takové neutrální řeči o všem možném. Jako kde jsme co na lodi zažili a tak. Asi po čtyřech dnech jsme z Kielu odjeli směrem do Polska, do Gdaňska. A sotva jsme vyjeli z Kielu, tak asi za dvě hodiny za mnou ten kádrovák přišel a říká: „No, soudruhu Milere.“ Já mu říkám: „Co blbneš, Jardo, vždyť si tykáme, ne?“ On říká: „Ne, už si netykáme. A v Gdaňsku vyloďujete.“ Já říkám: „No nevyloďuju, já nemám odjeto. Já mám čtyři měsíce odjetý.“ Ta smlouva byla vždycky šest až deset měsíců a podmínkou bylo vyloďení v evropském přístavu. On říká: „Jo, vyloďujete, protože vám byl odebrán pas a výjezdní doložka do všech států světa. Vyloďujete.“ Já říkám: „Jak to, z jakého důvodu?“ „To já nevím, to já vám říct nemůžu, ale připravte se, že jedete z Polska domů.“ A tím jsem skončil u námořní plavby.

Strašně mě to rozčílilo, protože jsem nevěděl, proč. A měl jsem známého právníka a ten říká: „Človče, já být na tvém místě, tak bych se s nimi soudil.“ Tak jsem se skutečně soudil s podnikem Československá námořní plavba, ale nevsoudil jsem nic. Bylo několik soudních řízení, měl jsem právníčku bezvadnou, v Praze najatou a na tu dobu poměrně levnou. Ale nikdy se u toho soudu ani neřeklo, z jakého důvodu mě vyhodili. Prostě řekli: „Z politických důvodů vám byl odebrán pas a výjezdní doložka. Čili jezdit nemůžete. A my za to nemůžeme.“ Takhle se podnik hájil. A tím jsem teda skončil.

Pak jsem nedostal ani civilní pas a nesměl jsem ani do NDR.¹⁹¹ Tady z Liberce fůra lidí jezdila nakupovat třeba do Žitavy a já jsem se tam nedostal nikdy. Navíc jsem měl potom strašně problémy najít práci. Protože jsem to měl všechno v kádrových materiálech. Třeba jsem se hlásil na Bytový podnik města Liberce, což byl vyhlášený nejzanedbanější podnik. Takový bordel. Podnik, že tam dlouho nikdo nevydrží. A sháněli ekonomu. Tak jsem si říkal, že do takhle blbého podniku mě snad vezmou. Ředitel říká, že se mu docela zamlouvám, že si myslí, že jsem perspektivní: „Dneska je čtvrtek, takže v pondělí přijďte a nastupujete.“ A ještě zavolal svého nějakého vedoucího kádrového, to byl takový mladý kluk, mladší než já, a říká mu: „Hele, zítra pojedíš do Prahy na námořní plavbu, tady od soudruha Milera tam vyzvedneš jeho kádrové materiály a přivezeš to sem a v pondělí nastupuje.“ Tak jsem tam v pondělí přišel, že nastupuji, a ředitel mi řekl: „No, nezlobte se, ale nemůžete nastoupit. Vy máte v těch kádrových materiálech takový věci, že já vás nemůžu přijmout.“ Já říkám: „Jaké věci? Řekněte mi aspoň vy, co tam je!“ „No to vám říct nemůžu, co tam je, ale prostě nemůžu vás přijmout.“

Já jsem tušil, že mě asi někdo udal, že chci emigrovat. Ale nikdo mi to neřekl, takže jsem se k tomu nemohl vyjádřit. Až potom, když přišla revoluce, tak jsem šel na pasové oddělení tady v Liberci, mluvil jsem tam s náčelníkem. A já mu říkám: „Prosím vás, proč jste mně tenkrát vlastně vzali pas? Na základě nějakého anonymu?“ On říká: „Pozor, to nebyl anonym, ten dopis byl podepsaný.“ (důraz) „A kým?“ „No to vám říct nemůžu, ale byl podepsaný.“ Říkám: „No a co v něm bylo? Vždyť já jsem nikomu neublížil.“ On říká: „No, bylo tam podezření, že chcete emigrovat.“ A já jsem říkal: „Prosím vás, kdybych chtěl emigrovat, tak manželka s dcerou za mnou byly několikrát. Byly za mnou třeba v Barceloně asi dvakrát a v Benátkách několikrát, kdybych chtěl emigrovat, tak už jsem dávno v trapu. Tak proč bych utíkal, vůbec jsem to neměl nikdy v úmyslu, ani jsem o tom nikdy nemluvil. On říká: „To nevím, to může být i lidská závist, ale říct vám nemůžu, kdo to psal.“ Sice potom byla možnost nahlídnout do těch archivů ministerstva vnitra, ale já jsem to nikdy nevyužil. I když mě ještě dneska známi a příbuzní posílají: „Jed' se tam podívat, ať aspoň vidíš, kdo to podepsal.“ Jenže pak jsem se dozvěděl, že ta jména, pokud tam jsou, tak jsou stejně začerněná.

Manželka se se mnou rozvedla. Pak jsem se oženil podruhé. S tou první manželkou mám dceru, té je třicet čtyři roků. Ted' už mám dokonce i dva vnuky. No a s tou druhou manželkou mám dvě dcery.

T: A druhá žena s vámi byla na lodi?

N: Byla, ale to já vám ještě dopovím.

Když mě teda vyhodili, nemohl jsem najít zaměstnání. A všichni, dost známých, někteří byli i moji kamarádi, se ode mě docela odvrátilo, když věděli, co mám v kádrových materiálech. Sami se báli, hlavně pokud už měli nějakou funkci, aby nepřišli o místo, kdyby se za mě někde přimlouvali. Tak mě nikdo, ani z těch mých známých, přestože byli třeba na ředitelských místech, nebyl ochotný přijmout. Takže jsem měl problémy, protože když jsem byl za totality šest týdnů bez zaměstnání, byl jsem příživník. Naštěstí jsem měl bratrance lékaře. Šel jsem za ním a říkám: „Hele, Jardo, já bych potřeboval alespoň do neschopnosti, protože mi hrozí vězení. Já nemůžu najít místo.“ A on říká: „Dobrý. Tak víš co, zítra běž do Jedličkova ústavu, přihlas se tam u toho doktora a on s tebou něco udělá.“ Jméno toho doktora už nevím. Tak jsem tam šel: „Posílá mě Jarda, můj bratranec.“ A on říká: „Jo, jo, jo dobrý. A vy potřebujete nějakou neschopenku. Jste pravák nebo levák?“ „Pravák, já jsem pravák.“ On říká: „Tak levou ruku dáme do sádry.“ (smích) No tak jsem byl na pár týdnů zase zachráněný, že jsem měl ruku v sádře, v neschopnosti.

No a naštěstí jsem měl jednoho dobrého kamaráda, který se ode mě neodvrátil, a on měl nějakého strejdu v Brně. Tam byla nějaká pobočka Ústřední rady odborů nebo něco takového. Tak mi říká: „Zajed' za ním, on

¹⁹¹ Německá demokratická republika.

má v úmyslu tady zakládat nějakou projektovou organizaci v Liberci, tak tam by tě mohli přijmout.“ No tak jsem jel do Brna, šel jsem za tím šéfem a říkám mu: „Ale pozor, mám tenhle škraloup v kádrových materiálech. Asi to bude vadit.“ A on říká: „My tady v Brně to tak nebereme. A budeme teď zakládat pobočku, byl to podnik Drupos, v Liberci, je to projektová organizace, a vy byste mohl nastoupit jako ekonom.“ Takže jsem byl zachráněný a poměrně ještě i na celkem slušném místě na tehdejší dobu. Tam jsem vlastně vydržel až do revoluce. V roce devadesát jedna, devadesát dva se podnik rozpadl, protože tam byli většinou samí projektanti, architekti a každý pak šel na volnou nohu.

To už byl konec totality, a tak se u mě jednoho dne objevil můj spolužák, generální ředitel Pragobanky. Pozval nás ještě s jedním kamarádem, co jsme spolu studovali, co jsme spolu byli v kruhu, a říká: „Hele, budu tady zakládat pobočku Pragobanky a potřeboval bych ředitele. Tak jsem si vzpomněl na tebe, že bys to mohl vzít.“ Já říkám: „Člověče, já jsem v životě v bance nedělal, nemám vůbec praxi, na to si moc netroufám.“ Tak jsme se domlouvali, skoro celou noc jsme u toho seděli, a on nakonec řekl: „Tak alespoň ekonom.“ Já říkám: „To už spíš, toho ekonomu bych dělal.“ Takže jsem byl jakoby zase na chvíli zachráněný. A navíc už přece jenom bylo po totalitě, že jo. V Pragobance jsem pracoval asi osm let, ale ona potom zkrachovala. Takže jsem byl zase bez místa.

Tak jsem potom přemýšlel, že bych už zkusil na námořní plavbě. Sice jsme loď už žádnou neměli, ale věděl jsem, že námořní plavba dosud existuje a organizuje pro cizí rejdaře práci námořníků, kteří ještě chtějí jezdit.

T: Chyběla vám práce na moři?

N: No, docela mi bylo smutno po práci na lodi, tak jsem si říkal, že to zkusím. A také jeden z důvodů byl ten, že bylo sice už po revoluci, demokracie, ale stejně jsem měl až dokonce svého pracovního života problémy i sehnat místo. Protože mí bývalí známí, co na tom dříve byli kádrově dobře, museli někteří z vysokých míst odejít, jiní se udrželi. A ti, co se udrželi, báli se o svoji židli. To je dodnes. A nechtějí se prostě brát za někoho, kdo měl dřív problémy. Někdo tvrdí, že dnes se může člověk nechat zaměstnat kdekoliv, ale ono to úplně tak doslova není. Když jsem měl potíže tenkrát za socialismu, tak jsem měl potíže i potom. Ono se to se mnou táhlo prostě celý život.

Tak jsem si říkal, že námořní plavba mi přeci jen ještě něco dluží, tak by mě možná mohli přijmout. V té době už jsem byl podruhé ženatý, oženil jsem se v roce 1989. A už jsme měli dvě malé dcery. Ale manželka souhlasila, abych šel na loď. Tak jsem jel na námořní plavbu a samozřejmě někteří vedoucí pracovníci z dřívějšíka tam ještě byli. Pamatovali si mě a říkali: „Mohli bychom to zkusit, ale musíte absolvovat různá školení a zkoušky, a očkovaní. A mohli bychom vás zaměstnat u německého rejdaře“, to byla společnost MST,¹⁹² „a musel byste před jejich přijímací komisí. A když byste prošel, tak bychom to mohli zkusit. Ale upozorňujeme vás, že tam mají posádky mnohem menší než bývaly u ČNP, a funkce lodního ekonomy tam není. Musel byste dělat buď nějakou dělnickou profesi nebo maximálně stewarda. A já jsem říkal: „K tomu mám tak nějak blíž.“ Protože, když jsem dělal ekonomy, tak samozřejmě pode mě spadalo vždycky celé hospodářské oddělení. To znamená tři kuchaři, tři stewardi. Takže jsem věděl, co obnáší ta práce. Tak jsem jim řekl: „Já bych možná toho stewarda vzal.“ „Ale vždyť jste inženýr, přeci nepůjdete dělat stewarda. A pinglovat někde.“ Ale já řekl: „Mně se docela stýská po té práci.“

Tak jsem udělal přijímací zkoušky před německou komisí, v angličtině teda. Nepotřebovali jsme němčinu. A přijali mě na toho stewarda. Byl jsem rád, i když jsem byl trochu nervózní, jak mi to půjde. Protože přeci jenom tak šikovný jako normální číšník asi nejsem, takže se musím zaučovat. A první moje cesta vedla do Šanghaje. Oni si tam nechali postavit úplně novou loď. Protože asi v Číně je to levnější než kde jinde. Posádka se skládala z dvaceti lidí celkem a to byli všechno Češi a Slováci. Z bývalé námořní plavby. Takže s některými jsem se i znal z dřívějšíka. Takže jsme letěli do Šanghaje, tam jsme vyzvedli tu novou loď a teď jsme ji museli kompletně zařídit. Dva tři týdny jsme na to měli. Muselo se nakoupit úplně všechno. Lůžkoviny, nádoby na vaření, prostě všechno.

Takhle jsem začal jezdit u těch Němců. Celkem dvakrát jsem nalodil. A cesty už byly daleko zajímavější než co jsem jezdil za socialismu. Jezdil jsem spíš po tom východě. Vyjeli jsme z Šanghaje, pak do Japonska, potom přes Tichý oceán do Ameriky a přes Panamský průplav do Brazílie. Zase jsem se po dlouhé době dostal do Brazílie. A zase jsem jel proti proudu Amazonky. Tam se někde v pralese těžil tekutý kaolín. A ten jsme vozili jednou do USA, jednou do Kanady, takže jsem trochu poznával i Spojené státy a Kanadu a samozřejmě se mi tam líbilo. Dalo by se říct, že jsem vlastně poprvé objel celý svět. I když tu cestu do Šanghaje jsem absolvoval letadlem. Smlouvu jsem měl také na šest měsíců, ale už nebyla podmínka – jako to bývalo u ČNP – vylodění v evropském přístavu. Prostě padlo šest měsíců a i když jsme byli třeba v Montrealu, dostali jsme letenku a letěli jsme domů. To nám všechno hradil zaměstnavatel. Takže tohle bylo daleko zajímavější.

¹⁹² MST – Mineralien Schiffahrt Spedition und Transport GmbH, Schnaittenbach, Germany.

Byl jsem krátce doma a dostal jsem pozvání k nalodění na další loď. A zase to samé. Novou loď postavili v Šanghaji, letěli jsme tam, převzali loď, jeli zase přes Pacifik do Brazílie pro tekutý kaolín. Strávil jsem takhle šest měsíců a letěl domů. V průběhu cesty jsem vždycky odněkud zavolal manželce domů. No a poslední měsíce jsem kolikrát volal z Ameriky a telefon vždycky vzaly dcery. Tak pět šest roků jim asi bylo. A když jsem volal, třeba i večer, říkám: „Maminka není?“ „Ne, není doma.“ „A kde je?“ „No my nevíme, ona jela na chalupu.“ My jsme měli tady kousek od Liberce chalupu. Nikdy prostě nebyla doma. Pak jsem z Bostonu vyloďoval. Letěl jsem nejdřív do Curychu a z Curychu letadlem do Prahy. Vzkázal jsem den před tím manželce po dcerách: „V neděli odpoledne přiletím letadlem z Curychu, tak ať pro mě přijede autem. Mám řůru velkých balíků, ať mě naloží a odveze domů.“

V neděli odpoledne jsme přiletěli do Prahy, manželka na mě čekala. Já říkám: „Jé, to jsem rád, že se vidíme.“ Ona: „Hele, počkej, počkej, nech mě bejt.“ Ani pusy jsem jí nemohl dát, nechtěla. A řikala: „Hele, já mám doma přítele, domů nemůžeš.“ Já říkám: „Jak nemůžeš? Já, já jsem přeci tvůj manžel, mám tam trvalý bydliště.“ A ona: „No, budeš se muset stěhovat, já tam mám přítele.“ Byt byl její totiž. Dostala ho od rodičů. Byl psaný jenom na ni, i když jsme za převod do osobního vlastnictví zaplatili dost vysokou sumu peněz. Ale byl prostě napsaný na ni. Řekla: „Domů nemůžeš.“ Já říkám: „Vždyť tam mám dcery, jak nemůžeš?“ A ona říká: „Ty je chceš?“ „No, chci.“ Ona říká: „No tak dneska je neděle, tak přijed' v pátek a já ti tam nechám dcery a budeš mít prázdný byt a odstěhuju se s přítelem. On má byt, odstěhuju se.“ Já říkám: „No ale, kde mám být do pátku? Co mám dělat v Praze?“ „Vždyť tady máš ségru, můžeš jít k sestře.“ Já říkám: „Na co mám otravovat sestru, když bydlím v Liberci?“ Nechala mě tam a odjela.

Já jsem zůstal na letišti sám s balíky. (smích) Nevěděl jsem, co dělat. Seděli tam ještě asi čtyři kluci, Slováci, kteří čekali na letadlo do Bratislavy: „Čo jako, to nebola tvoje manželka?“ Já říkám: „No byla, ale nechala mě tady, že má s sebou nějakého chlapa.“ Oni: „Kde je, kde je ten darebák? My mu rozbijeme hubu.“ Já říkám: (smích) „Já nevím, já jsem ho ani neviděl, ona mi ho neukázala. Někde sedí v mém autě se svým přítelem a nevzala mě domů. Ujela mi.“ Nezbyvalo mi nic jiného, než opravdu jít k sestře. Zavolal jsem si taxíka, rozjeli jsme se a já říkám: „Pane, problém je v tom, že já u sebe nemám ani korunu.“ A on: „Tak počkejte, tak to vás nikam nepovezu.“ A zastavil. „Ale, ale možná že bychom se mohli nějak dohodnout. Mám asi dvanáct set dolarů, tak jestli bych vám to mohl zaplatit v dolarech.“ On: „Jóó, jasan, samozřejmě. Za dvacet dolarů vás tam hodím.“ Tak jsem mu dal dvacet dolarů a odvezl mě. Přespál jsem u sestry a ráno jsem hned jel domů. Prvním autobusem do Liberce.

Přišel jsem domů a skutečně manželka s chlapem byli v posteli. Tak jsem mu říkal: „Hele, vypadněte odsud. Já si musím zařídit nějaké věci. Potřebuji doklady.“ Protože u těch Němců byla nevýhoda, že vám šel plat, jenom pokud jsme byli na lodi. A jak jsme vylodili, tak smlouva skončila. A tu dobu, když jsem byl doma, třeba tři měsíce, jsem neměl placené pojištění. Ani zdravotní, ani sociální. Takže jsem se vždycky přihlásil na pracovní úřad jako nezaměstnaný, aby za mě alespoň někdo platil tohle pojištění. Takhle to dělali všichni.

Manželka tedy opustila byt ještě ten samý den a dcery mi tam nechala. A s přítelem se odstěhovali do Tanvaldu. Ona o ty děti vůbec nestála, takže soud mi je přidělil, byly dány do výchovy a výživy otci. Pak jsme se rozvedli. Já jsem už potom souhlasil, nechtěl jsem se nějak dohadovat. No a od té doby žiji sám s dcerami. Byt nakonec přepsali na nás, na dcery, a tím to skončilo. Čili holky nebyly zletilé, já jsem se o ně musel starat. A tím byl s mořem konec. Sice teď, když máme občas ty srazy, tak mi dokonce nabízeli z vedení námořní plavby, že bych mohl zpátky k těm Němcům. Teď už jsou dcery velké, jedné je jednadvacet roků, druhé devatenáct. Ale stejně je tady nemůžu nechat, i když jsou dospělé. Nemůžu je tady jen tak nechat napospas, aby se nějak (smích) nezvrhly, nepřešly na nějaký špatný způsob života.

Tak jsem zase sháněl zaměstnání, občas jsem na nějakou dobu sehnal. Nastoupil jsem třeba jako ekonom u jedné stavební firmy v Jablonci. A můj první úkol byl udělat inventuru zboží a materiálu. Tak jsem to spočítal asi na třiatřicet miliónů zásob. A majitel říkal: „Do účetnictví mi dáte jenom deset milionů.“ A já říkám: „No a co mám dělat s tím zbytkem?“ „No, od toho vás platím, jste ekonom, tak si poradíte, že jo. A mám tady dvanáct Ukrajinců zaměstnaných na černo, tak ty výplaty taky nebudete dávat do výplatních nákladů.“ A já říkám: „No a kam to mám dát?“ „No to už si musíte poradit.“ A já jsem říkal: „No ale až se na to přijde, tak zavřou mě, že jo. Vy samozřejmě řeknete, že ekonom jsem já, a zavřou mě.“ Takhle třeba skončil po několika měsících můj pracovní poměr. Byl jsem střídavě zaměstnaný, střídavě na úřadu práce, byl to problém.

Částečně to bylo dané také tím, že už mi bylo přes padesát roků a v tomhle věku už se člověk nechytá, i když má já nevím kolik škol a umí jazyky, tak to vůbec nikoho nezajímá. Už prostě chtějí perspektivní a mladé lidi. Našel jsem si třeba inzerát, že shánějí ekonoma, tak jsem se přihlásil. Řekli, že by přesně takového člověka jako jsem já, potřebovali, ale že mi můžou nabídnout jenom dvanáct tisíc měsíčně. Odpověděl jsem, že je to sice málo, ale že to vezmu. A oni mi na to odpověděli: „Ale vzhledem k tomu, že my jsme velmi mladý podnik, tak je vaše šance nulová.“ A konec. Oni doufali, že to odmítnu kvůli nízkému platu, ale když jsem neodmítl, tak mi prostě dali najevo, že jsem starý a neperspektivní.

T: Pokud jde o práci a vztahy, byl rozdíl mezi prací u Československé námořní plavby a prací u německého rejdaře?

N: Nebyl to až takový rozdíl. Byli jsme Češi, Slováci, vztahy byly prakticky stejné jako na československých lodích. Akorát občas tam přijeli z německého podniku kontroly rejdaře. Občas zkontrolovali tu ekonomiku, ale já jsem v ekonomice už tehdy nepracoval, finanční záležitosti měl na starosti jenom kapitán. On se staral o finance, o výplaty námořníkům, o nákupy zásob, to se vždycky dohodl se šéfkuchařem.

T: Kapitán byl Němec?

N: Ne, ne, Čech. Všechno byli Češi nebo Slováci. Dokonce některé jsem znal ještě z československých lodí. Rozdíl byl vlastně i v těch kapitánech. Protože za Československa jsem zažil asi tři lodě, kde byl ruský kapitán. Najímali se Rusové. Ale já jsem nikdy s nimi problémy neměl. Oni sice požadovali, abychom s nimi mluvili rusky, ale my jsme většinou odmítali. Až na nějaké ty šplhouny, kteří třeba studovali v Rusku, tak ti s ním mluvili rusky. Ale v pravidlech bylo, že na palubě československých námořních lodí je úředním jazykem čeština, slovenština, angličtina. O ruštině tam nebylo ani slovo. Takže vždycky jsme se hájili: „Ruština není úřední jazyk na palubě a já ani rusky neumím. Už jsem zapomněl.“ I když v ruských přístavech jsem se domluvil. Samozřejmě se domluvíme bez problémů.

Akorát když se stal nějaký malér, celní průšvih, tak jsem mluvil rusky. To jsme jednou přijeli do Tunisu a tam je prohibice v těchhle arabských zemích. A vždycky když se tam jelo, tak kluci nakoupili každý fůru flašek whisky a načerno se prodávala. A jednou jsme měli asi sto beden whisky a celníci nám to odhalili. To byl strašný malér. Chtěli pokutu asi pět tisíc dolarů. Samozřejmě kapitán to odmítal platit. Byl to zrovna Rus. Co teď? Muselo se to nahlásit na námořní plavbu, protože celníci řekli, že dokud nezaplatíme, že nás nepustí z přístavu. No strašný malér. Když jsme se s kapitánem domlouvali, co dělat, tak jsem na něj musel zkusit svoji ruštinu: „A vždyť vy mluvíte dobře rusky. A vždyť jste říkal, že neumíte.“ (smích) Já jsem říkal: „Já jsem myslel, že jsem zapomněl, no ale je taková situace, že asi se domluvíme rychleji rusky než anglicky.“ Nakonec to dopadlo tak, že na námořní plavbě museli slíbit, že vyšetří, kdo pašoval. Podnik tedy slíbil Arabům, těm Tunisanům, že to zaplatí, ale že musí všechno prošetřit a potrestat viníky, kteří to uhradí. A pak se to nějak zahrálo do ztracena. Myslím, že nikdo potrestaný nebyl. My jsme prostě všichni zapírali, takže se nezjistilo ani kdo tam měl černé zboží.

Ale zažil jsem ještě větší malér. Jeli jsme zase do Libye, s tanky jako obvykle. A nějaká anglická loď tam přivezla auta. Osobní auta. Měli několik tisíc aut na palubě a vyváželi je ven. A nabídli našim klukům, že jestli si chtějí zajezdit s těmi auty, takže by byli rádi, kdyby jim ta auta pomohli vykládat. Že vyjedou z lodě ven po takové rampě a pojedou asi kilometr na nějaké parkoviště. Tak kluci že jo, asi deset se jich do toho dalo a začali vykládat auta. A jako na potvoru jeden s tím autem narazil do sloupu a rozbil ho. A Libyjci to chtěli zaplatit, no a už byl průšvih. Tam jsme měli českého kapitána. Ten to samozřejmě musel oznámit na plavbu. A oni řekli, že to platit nebudeme. A Arabové nám okamžitě oznámili, že teda půjdeme do arestu celá loď. Tak nás postavili do arestu mezi jejich ponorky a sebrali nám veškeré doklady. Doklady od lodí, pasy celé posádky. A řekli, že dokud se to nezaplatí, tak odtamtud nevyjedeme. Pak jsme zjistili, že pravou příčinou nebylo rozbité auto, ale že Kaddáfí jel na nějakou přátelskou návštěvu do Etiopie a měl za úkol tam přivést ty tanky, co jsme dovezli. Že jeho lidi tanky převezou, aby byly v Etiopii současně s Kaddáfího příjezdem a předaly se ty zbraně jako přátelský dar. No a my jsme přijeli asi o tři hodiny později a Kaddáfí už byl v Etiopii a našel se. Prostě dal nařízení, že nás musejí za to nějak vytrést.

Tři měsíce jsme tam stáli. Tři měsíce jsme byli v arestu, nesměli jsme vyjet. Teď nám začala docházet voda, tak jsme žádali o vodu a oni řekli: „My taky nemáme.“ A nedali nám ani vodu. Pak nám docházely už i potraviny, to vůbec nebyli ochotni nám něco prodat. Ale zjistili jsme, že jak na rejdě stojí těch asi sto lodí, že je mezi nimi naše československá loď Sitno. Měli jsme dokonce i zapečetěnou radiostanici, ale náš radiodůstojník si s tím dokázal poradit a dokázal přijímat vysílání i odesílat zprávy. Spojil se s tou naší lodí a my jsme jim odvysílali, že bychom potřebovali nějaké potraviny. No a oni řekli: „Tak přijďte. V noci vyjedte tajně sem na rejdu a my vám nějakou vodu a zásoby samozřejmě dáme.“ Tak jsme skutečně tajně v noci odvázáli loď, nastartovali a jeli na tu rejdu. Tam jsme se spřátelili, pozdravili s posádkou lodi Sitno a začali překládat potraviny. To nás celkem zachránilo. Pak jsme tam stáli ještě asi měsíc. Pak jsme dostali zprávu z námořní plavby, že asi za týden má přijet do Tripolisu na přátelskou návštěvu prezident Husák, který bude jednat s Kaddáfím. A jedním z bodů měl být i náš případ. Tak jsme čekali, jestli se něco stane. A den před tím, než měl Husák přijet, přišla jejich policie, celníci dali nám doklady a: „Zmizte odsud.“ Tímhle způsobem jsme se dostali na svobodu. Ale tři měsíce jsme tam odseděli v arestu.

Tam vůbec v v Libyi jsem zažil docela zajímavé případy jednání. Třeba jednou, to už vztahy byly normální jsme tam zase vezli zbraně a při příjezdu policie, celníci, zkontrolovali pasy, zboží, jaké vezeme, prostě všechno. A v zemích, kde byla přísná prohibice, ti celníci vždycky zapečetili sklad. Muselo se spočítat, kolik tam je lahví alkoholu, a sklad se zapečetil. Nesmělo se prostě na jejich území pít. A jednou se mi právě stalo,

že po té odbavě a zapečetění druhý den přišli ti sami dva celníci, kteří nás odbavovali při příjezdu. Byl zrovna ramadán, venku čtyřicet stupňů tepla, a oni přes den nesměli jíst a pít nic. Přišli za mnou a říkali: „Heleďte, dal byste nám panáka whisky?“ Já říkám: „Vždyť já tady nic nemám. Vždyť jste mi to zapečetili včera. Podívejte se. V lednici nemám nic, opravdu nemám ani jednu láhev.“ Tak oni říkali: „No problem. To odpečetíme, z toho seznamu jednu láhev vymažeme a dáme si panáka, ne? Dáte si s námi.“ Nevěděl jsem, jestli to není nějaká provokace, ale nakonec jsem teda souhlasil. Tak se sklad odpečetil, přinesli láhev do kanceláře, já jsem vyndal skleničky, oni zatáhli žaluzie na oknech a já říkám: „Proč zatahujete?“ A oni: „Aby Alláh neviděl.“ A já říkám: „Myslíte, že Alláh nevidí? To náš pán bůh vidí všechno. I skrz ty žaluzie by nás viděl.“ Oni: „No, ale Alláh to nevidí.“ A popíjeli whisky. Já říkám: „To vám ani nevádí, že je ramadán, když věříte v Alláha?“ „Když nás nevidí, tak je to v pohodě, tak nám to nevádí.“ Takovéhle zážitky jsem měl. A pak ještě jednou jsme měli celní průšvih. Jak jsem říkal, že jsme měli v posádce sem tam nějakého ruského kapitána, tak jsme někdy měli i členy posádky Rusy. Že třeba zrovna nebyl v Praze k mání nějaký důstojník, tak se půjčovali z Ruska. No a takový mladý kluk, Rus, docela sympaťák, který už byl s námi na lodi, já nevím, pět šest měsíců, už se naučil celkem slušně česky, tak se mu stal malér. Stáli jsme v Rize a měli jsme jet s nějakým zbožím do Indie. A on v té Rize koupil foťák asi za sto rublů. Jejich foťák Zenit. Protože věděl, že v indii by se na černém trhu dal slušně prodat. Teď před odjezdem z přístavu přišli celníci na odbavu a chtěli vidět crew list, tedy seznam posádky. A říkali: „My si namátkově vybereme někoho, komu půjdeme zkontrolovat kabinu, jestli vše souhlasí.“ Protože každý musel vyplnit celní prohlášení, jaké má zboží, jestli veze něco cenného, jestli něco koupil v Rusku, co vyváží a tak. A celník říkal: „Chceme toho, toho a toho.“ Ty tři Rusy, co s námi jeli. A teď přišli k tomu mladému klukovi, to byl čtvrtý strojní důstojník, začali mu prohrabávat kabinu a našli ten foťák. A on ho neměl v celním prohlášení. A začali zjišťovat, jak to, že si ho do prohlášení nenapsal. Já jsem byl s nimi, chtěli, ať jsem u toho také. A ten kluk říkal: „No já už ten foťák ale mám děle. Já jsem ho nekoupil teď.“ Ještě ale magor u toho nechal kupón z obchodu a tam bylo dnešní datum, bylo jasné, že foťák koupil ten den ráno. A tak říkali: „To je malér, dál nepojedete. My vás vyloíme a pravděpodobně skončíte s námořní plavbou.“

No a já jsem říkal: „Ale pánové, to v žádném případě nejde. Přeci nemůžeme vyjet bez čtvrtého strojního důstojníka. To přeci nejde.“ „No, to si musíte nějak poradit. To si musíte nalodit českého důstojníka.“ A já říkám: „Než přijede, tak uběhnou tři dni, to tady nemůžeme stát. My už musíme jet. Pojdte se mnou za kapitánem, tohle já řešit nemůžu. Musíme to vyřešit u kapitána.“ Tak jsme šli za kapitánem, to byl Čech. A kapitán různě zdůvodňoval, argumentoval, přemlouval je, ať mu to prominou. A oni zase, že to nemohou rozhodnout sami, že to musejí nahlásit na jejich vedení. No zdrželi jsme se ještě několik hodin. Nakonec jejich celní náčelník rozhodl, že dobře, že se mu to promine, ale foťák se zabavuje. A kapitán lodi má za úkol ho potrestat. No tak kapitán slíbil, že ho potrestá. Zachránili jsme mu vlastně život. Na ty poměry. On byl strašně rád. A když už jsme byli na moři, děkoval strašně kapitánovi. A kapitán mi řekl: „Hele, vezmi toho Sašu, ať přijde ke mně.“ Tak jsem se Sašou přišel ke kapitánovi a první, co kapitán řekl, bylo: „Heleďte, pane hospodáři, vyndejte skleničky a je tam láhev whisky, nalejte nám skleničku.“ Nalil jsem i Sašovi, ten byl celý nervózní: „Pane kapitáne, jak mě potrestáte?“ A kapitán říká: „Ještě nevím. No ale ti vaši celníci, jsou ale volové, co?“ (smích) Tak Saša se smál a říkal: „Ale já jsem chtěl vědět, jak mě budete trestat.“ A kapitán: „No, já ti řeknu, že jsi taky pěkný blbec, no a tím jsem tě potrestal.“ (smích) To byl celý trest. Takže nejenom příjemné věci se tam zažily.

T: Která práce byla lepší? Když jste byl hospodář nebo když jste byl stevard?

N: Když jsem byl hospodář, určitě. Mně to bylo bližší. Byla to ekonomická práce, hlavně s čísly. A řešil jsem veškeré finance, nákup zboží, co se týče potravin, prostě hospodaření lodi. Náklad, co jsme vozili, to se mě netýkalo. A výplaty, jako celé výplaty, to jsem nedělal. V té době to bylo zařízené tak, že námořníkům šel doma měsíční plat na účet do jejich banky a na lodi měl každý nárok na kapesné, běžní námořníci tři dolary sedmdesát pět na den. A důstojníci čtyři dolary sedmdesát pět, kapitán nebo první důstojníci pět dolarů sedmdesát pět na den. A to byl jeden z mých úkolů každý měsíc spočítat ty dolary a vyplatit jim na lodi peníze. Takže tohle mi určitě bylo bližší. V tom jsem měl už i praxi z předchozího zaměstnání. A určitě mě to bavilo víc než dělat stevarda.

T: A když jste jezdil za totality, probíhaly na lodi také různé oslavy? Třeba První máj?

N: To vůbec ne. Někaké politické oslavy vůbec ne. Jak jsem mluvil o těch pravidlech námořní plavby, o tom, jakým jazykem se na lodi mluví, tak tam bylo také uvedeno, že na lodi se oslovujeme pane. Členové posádky si vykájí, nadřízení s podřízenými, a oslovují se pane. Žádné soudruhu. Ne, ne, jenom pane kapitáne. Mně říkali jenom pane ekonomie nebo pane hospodáři. Pane první, pane druhý se říkalo důstojníkům. To bylo celkem sympatické, že politika se moc neprovozovala. Takhle. Co byli členové posádky komunisti, tak sem

tam měli nějakou schůzi. Měli na lodi předsedu stranické organizace, ten byl vždycky zvolen z posádky, a pořádali občas schůze. Ale to se mě netýkalo, protože já jsem ani ve straně nebyl.

T: Dá se říci, že život byl o něco svobodnější na lodi než doma?

N: To ano, určitě. Prostě nějaké ty politické oslavy se tam prakticky nekonaly. Jenom normální oslavy, když třeba měl někdo narozeniny nebo tak. Anebo se třeba jednou za čtvrt roku, za dva měsíce dělaly večere na zádi. To se kuchaři připravili a přímo na palubě se grilovaly nějaké uzeniny nebo maso, večerelo se tam, různě se zpívalo, hrálo na kytaru a tak. Aby ten život nebyl jednotvárný.

T: A jaké byly Vánoce na lodi?

N: Na Štědrý večer se udělala samozřejmě štědrovečerní večere. Dokonce i cukroví pekli kuchaři. To se slavilo. Vánoce, Silvestr, Nový rok, to bylo vždycky slavnostnější.

T: Byly Vánoce smutné, když jste byli daleko od domova?

N: No, jak kdo. Na někoho třeba padl stres, že není s rodinou, ale většinou to bylo spíš veselejší. Samozřejmě vždycky byl oficiální přípitek, pak se sedělo, trochu popíjelo a vzpomínalo, vyprávělo se, kdo jaké zažil třeba Vánoce na lodi a tak. No a někdo vzpomínal na svou rodinu sám na kajutě. Já jsem zažil jedny Vánoce na lodi. Jinak jsem měl vždycky štěstí, že jsem byl zrovna na vynechávce doma, takže jsem Vánoce trávil s rodinou.

T: A jaké byly vztahy mezi důstojníky a posádkou?

N: No, ten přístup byl takový přísnější než třeba v českých podnicích. Také odstup byl vyšší. Muselo se třeba vyšším důstojníkům vykat, jak jsem říkal. A kázeň musela být taková polovojenská, přísná. Prostě co ten důstojník podřízenému řekl, tak to musel podřízený bez odmlouvání provést. A ne jako to bylo tady v podnicích, že se všechno dělalo jen tak jako, aby se neřeklo. Na lodi si každý uvědomoval, že když něco udělá špatně, tak to může mít hlubší následky pro loď. Tak se opravdu makalo poctivě. A příkazy se musely dodržovat.

T: Promítla se tahle služební hierarchie i do volného času?

N: Také, samozřejmě. Když se třeba přijelo do přístavu, tak samozřejmě ti důstojníci měli třeba větší šanci dostat se ven. I když loď stála, služby se musely držet pořád. Takže třetina posádky musela vždycky zůstat na lodi, kdyby se něco stalo, aby byli k dispozici nějakí námořníci. A kdo třeba měl nějaký škraloup, tak ho důstojník nemusel pustit ven vůbec. Když se mu zdálo, že by se měl námořník zlepšit v kázní. Mně se třeba stalo, že přišlo nějaké objednané zboží, potraviny, tak jsem také nemohl ven. Musel jsem čekat, až se vše odpracovalo. A musel jsem samozřejmě nahlásit kapitánovi, že jdu ven. Požádat o vycházku. Protože mně mohl zakázat vycházku jenom kapitán, já jsem byl podřízen jenom kapitánovi. A někdy s vycházkami nebyly problémy kvůli kázní, ale třeba v Japonsku jsme stáli u mola na území továrny, myslím, že to byla Toyota, a tak nás ven nepustili, protože cizinci nesmí přes továrnu procházet. Tak jsme tam stáli týden a nikdo nesměl na vycházku. Maximálně jsme si mohli vyjít na nabřeží zavolat domů, protože tam byly telefonní budky.

T: Na co nejraději z toho období vzpomínáte?

N: Většinou mám hezké vzpomínky. Třeba z nějakých těch oslav, nebo když jsem měl na spolujzdě manželku s rodinou. Nebo, to už bylo na té německé lodi, když jsem byl ve Skandinávii, tam bylo krásně, tam se mi moc líbilo. Ve Finsku a ve Švédsku. To byly takové hezké chvíle.

Ale na lodi to někdy bylo i fádní. Třeba když jsme jeli dvacet devět dní přes Pacifik, tak to bylo pořád stejné. A když bylo špatné počasí, tak to bylo i nepříjemné, že se loď houpala. Jednou se mi stalo, že jsme měli nějakou oslavu v důstojnické jídelně během cesty přes oceán. A na stole v jídelně zůstalo nádobí, tak stevardi říkali: „Máme to ještě uklidit?“ Já říkám: „Jak chcete. Jestli chcete, nechte to na ráno.“ Bylo pozdě večer. Jenže mezi tím přišla bouřka, loď se rozhoupala a ráno mi šéfkuchař volal: „Pane hospodáři, pojdte se podívat, co je v jídelně.“ Všechno bylo na zemi, na koberci. Kečupy rozbité, skleničky rozmlácené, porcelán taky. Musel jsem vzbudit stevardy a říkám: „Teď máte práce víc. Koukejte rychle všechno do snídaně uklidit, než přijde kapitán, ať z toho není větší malér.“ Dneska už mi to zní legračně, ale tenkrát mi do smíchu moc nebylo.

Jiří Nožička, lod'mistr

N: Otec byl učitel. Problém taky se soudruhama, že někomu dal facku. Protože to byl takový Frišetenský¹⁹³ Komenský. To je on támhleten. (ukazuje na fotografii na stěnu) A maminka na koni. A támhleto jsou moje babička s dědečkem. To byli tlumočníci a překladatelé, učitelé jazyků. Byli v cizině hodně dlouho. Potom si postavili domeček ve Vysokém Mýtě. Z toho domečku nám zbyl tady ten domeček. Normální jednoposchodový domeček. Byli v Lucembursku a tam všude se motali.

A když jsme sem přišli, tak mě táta odtáhnul do vinařské školy, abych tam udělal zkoušky, že ze mě bude vinař. Dal mě do takové přípravky. A já říkám: „Tatíku, tak tady mně pšenka nekvete.“ Ten pozemek támhle vzadu to všechno bylo naše. A k nám sem chodil kapitán od ČSPLa,¹⁹⁴ táta učil jeho syna. A on vykládal o šíftech a o tom, jak jezdil, a já povídám: „Pane Fiala, dostaňte mě tam.“ A on povídá: „Jaký jsi měl vysvědčení?“ Já povídám: „Vyznamenání.“ „A to tě vezmou.“ A na nábřeží byla Labsko-oderská plavba, ředitelství kdysi. Tak jsme tam jeli, vzali mě. Takže potom jsem jezdil do Děčína, protože co já jsem tam byl, ředitelství se stěhovalo do Děčína. A učiliště bylo takové, no to víte, to byli samí hajzlíci. Takže to musela být taková malinká vojna. Ale bylo to zábavné. A potom se rozhodovalo, jestli půjdu ještě na Letnou na průmyslovou školu. Potom bylo, že kapitáni nemusí mít tohle vzdělání, že stačilo to učiliště. Tam bylo blbý, že nám neudělali maturitu, poněvadž tam bylo učení jako na kostele. A navíc ti kluci z učiliště byli o hodně lepší než kluci z té Letný. Poněvadž tam spíš měli ty ouřednický věci a tady to skutečně bylo natvrdo. Byli to dobří kapitáni ti kormidelníci.

Ale můj začátek byl jiný. Můj začátek byl, když jsem začínal na lodi šest set tři, to bylo celkem, dalo by se říct, i zajímavé. (Tady mám různé ofoceně svoje průkazy, to je můj křest, tady jsou lodě, všechny, je jich pětáctřicet. – ukazuje dokumenty, fotografie) A to je on, člun šest set tři. Tady jsem začínal. Já jsem na ten člun nalodil, to mi bylo necelých sedmnáct let. A nalodil jsem na něj na loděnici a zajímavé bylo, že tady ten chlapík, to byl takový docela ostřejší chlap, že mě něco naučí. Říká: „Hele, buďto se uvážeš, anebo to budeš umět.“ Tenkrát moje vůbec první cesta byla do Lübecku,¹⁹⁵ měli jsme naložený lupek, to si vzpomínám jako dneska. A tam vlastně jsem poprvé viděl moře. Protože, kde jste mohli vidět moře. To nešlo jako dneska, že už malinké děti jedou někam. A můj sen už v učilišti byl, že půjdu na moře. To bylo odmalička. To bylo odmalička.

Z Lübecku jsme jeli do Hamburku. Před Hamburkem samozřejmě velikánský křest, musel jsem si očistit článek řetězu, kousat do něj, oni mě polili vodou... A už v tom Hamburku, jak jsem viděl námořní lodě, tak tím pádem to bylo jasný. To už jsem měl zapálenou koudel. Na tom člunu mě ti chlapíci za ty tři měsíce dost naučili. Já jsem potom přelodil, poněvadž bylo málo lidí, na další člun. Přehazovali nás, jak bylo potřeba, to nebylo stabilní, že bych na jednom člunu jezdil.

No ale, tam byla jedna smůla, kdy já, vlastně nezkušený, a ten další lodník byl úplně nezkušený. Tím pádem Pepík, co tam dělal šéfa, říkal: „No to není možný! Jeden vůbec a jeden tři měsíce na lodi.“ No, ale byl to takovej kovboj. On uměl jezdit s tím člunem, to byli šífáci, skutečně vyučení šífáci, lidi daný na tu vodu. No tak jsme udělali cestu do Hamburku, přijeli jsme zpátky do Ústí nad Labem a další cesta měla být do Štětína. Ale tam už požádal o zkušeneho lodníka. Poněvadž dva začátečníci, to nebylo možné.

Takže jsme jeli do Štětína, poznal jsem zase Štětínský kanál, co byl zajímavý. Poněvadž tam je v Hohensaaten¹⁹⁶ takový zdvih, tam najede člun a spouští se v takové vaně na laněch. Poněvadž tam je velikánský seskok. Tak to byla cesta zajímavá. A ve Štětíně už jsem poznal další tři námořní lodě, poněvadž nábřeží Eva bylo vlastně naše nábřeží, námořní plavby. A tady na tom člunu jsem zůstal do písemných zkoušek, zimních zkoušek, to byly dva měsíce. A pak jsem nastoupil na člun s tím chlapíkem, kde jsem byla asi měsíc nebo kolik. A nastoupil jsem na Tábor. A na Táboře jsem to vzal od druhého lodníka až prakticky za kolečko. Jsem postupoval, jak lidi odcházeli, tak jsem se zdokonaloval.

A kapitán Dekoj co tam byl, tak ten měl vlastně zájem, abych se naučil co nejvíc. A největší psina, když jsem šel na zkoušky, (smích) tak mě vytáhnul támhle k holiči, nejdřív mě tam opajcoval a povídá mně: „Tak hele hochu, budu v hospodě, nechci vidět jiný známky než vyznamenání.“ (smích) Výhoda byla, že na tom Táboře on mě vzal na kolečko i mně ukazoval, jak mám jet, co nemám dělat. Tam byla taková malinká kolečka. No a já jsem musel říkat dopředu cestu. Takže vždycky jsem se cestu naučil nebo už jsem to znal i z učiliště, kde jsme měli vodní cesty. A vlastně jsem mu říkal dopředu, kde co bude. Protože jsem měl v sešitě všechno vymalované. Tak jsem se to naučil a potom, když jsem šel ke zkouškám, tak říkali: „A u koho jezdíš?“

¹⁹³ Gustav Frišetenský – za Rakouska-Uherska a první republiky českým zápasníkem v řeckořímském zápase.

¹⁹⁴ Československá plavba labsko-oderská.

¹⁹⁵ Lübeck – německé město ležící u Baltského moře.

¹⁹⁶ Hohensaaten – město na řece Odře, cca 100 km od Štětína.

Říkám: „U Dekoje.“ „No tak je to jasný.“ To už věděli, že to je jasný, že to je chlapík. Přitom on žádné vzdělání velké neměl. Ale byl šikovný na ježdění. Uměl. Prostě uměl. No a to samé, když jsem chodil do mašiny, do strojovny, kde vlastně mně všechno ukazovali, ten Nedorost a jeho strojník, pumpy, jak se to skládá, naftové motory a tak. Potom otázky, co byly při zkouškách, maličkost. To byla maličkost.

No a u tady toho hošíka, u toho Dekoje, jsem jezdil ještě po vyučení, ale chyběl mně ten Hamburk. Protože my jsme tam přijeli, vzali jsme člun a zase jsme jeli zpátky. Takže jsme dostali, jestli jsme dostali čtyřicet marek třeba jenom diety a už jsme pádili zpátky. Přijeli jsme do Děčína, do Ústí nad Labem a já už jsem povídal: „To není možný, já nebudu mít vůbec nic. Půjdu na vojnu za chvíli, že jo.“

Tak jsem šel do onzu¹⁹⁷ a povídám: „Heleďte se, mně je špatně z tý nafty. Já bych potřeboval na člun.“ (smích) Tak mě nalodili, nastoupil jsem na člun 556, to byl tisícák, to byl velký člun. Tam byl kormidelník Palo Midlich z Ágnu.¹⁹⁸ Takže zase jsem malinko zlepšoval němčinu. No a nakonec jsme takhle v zimě jeli do Hamburku, to bylo z dvašedesátého na třiašedesátý, a tam jsme zůstali celou zimu. Tam jsme stáli naložení, nedalo se jet. Zima byla taková, že byly ledy, nedalo se jet. A my jsme stáli v Poitrháfnu¹⁹⁹ a chodili jsme na šichty. Jelikož už mi bylo osmnáct, tak jsem mohl chodit na šichty do Segošiháfnu²⁰⁰ vykládat lodě a takhle si přivydělávat. To bylo takové hezké zahojení, poněvadž jsme neměli moc peněz. Tam bylo osm marek na den, ale to bylo třeba přes padesát korun českých za tu šichtu. Tím pádem, když jsem dojel po těch měsících domů, tak jsem tam měl nějaké konto. Někáký přivýdělek tam byl. Potom z toho člunu jsem nějak odešel, poněvadž tam přicházel jiný pán. A byly tam nějaké změny, už nevím co. A dojezdil jsem to na člunu, taky kanáláku, až do vojny. Vojnu jsem naštěstí měl docela, dalo by se říct, klidnou. Protože jsem sloužil v Ústí nad Labem, kde jsem to znal, potom jsem šel z Ústí na Míčánky,²⁰¹ kde jsem to taky znal. (smích) Takže tam jsem byl u Labe a tady jsem byl u Vltavy. A měl jsem to hodně blízko k námořní plavbě.

V tu dobu jsem si podával vlastně žádost na námořní plavbu. V pětadesátém už jsem tam podával přihlášku jako voják. Ale co bylo, že všechno jsem měl, ale nenalodovali mě. Ne a ne mě nalodit. Já jsem teda chodil na plavbu a ptal jsem se. Prostě největší potíž byla vůbec se tam dostat. Poněvadž v té kukani byla taková korpulentní paní a ta říkala: „Heleďte se, jestli jdete nahoru, tam ani nechoďte.“ A protože už jsem byl na Labi, tak jsem měl podobnou knížku jako byla námořnická. Labáci byli šifáci. Tak já jsem přišel na plavbu a říkám: „To jsem já, já jsem patřím.“ A tím jsem se dostal vlastně na ten hořejšek. No a na hořejšku byla taková psina, že říkali: „Nemáme, nemáme loď.“ Byla taková doba, kdy odevzdávali lodě Čiňanům v tom šedesátém sedmém. To asi pamatujete. Nebo jste slyšela, že jo.

„Není loď, není loď.“ No a v šedesátém sedmém na podzim vlastně za mnou podnik přišel, ta Labsko-oderská plavba, a říkali: „Hele, mládenče, my bysme potřebovali, abys šel ke zkouškám. Na vůdce plavidla.“ Měl jsem odjeto na kapitána na motoráku a měl jsem odjeto na člunech. Abych dělal kapitána, to nebylo možné hnedka. Ale člunový kormidelník jo. To by bylo možné. Ale byl tam záznam, že jdu k námořní plavbě. Tak mně povídali: „Víš co, běž na námořní plavbu, řekni jim, jestli tě vezmou nebo nevezmou. Ať to napíšu. Jestli tě nevezmou, půjdeš na zkoušky.“ Protože to bylo taky na dvouměsíční školení. To nebylo jen tak támhle. „No a když tě vezmou, tak čau.“ Tak jsem jel na námořní plavbu, tam byla nějaká paní Lenská, tenkrát jsme říkali soudružka Lenská. Taková hezká blondýnka. Já povídám: „Mám takovouhle potíž.“ A ona mně povídá: „No a chcete jet?“ Říkám: „No chci jet. Když už mám takovou dobu žádost.“ Tak mně řekla: „No dobře, tak v lednu nebo v únoru půjdete na Kladno.“ A 2. 2. 1968 jsem nalodoval na Kladno. Tady to mám napsané. Vidíte, tady samé zkoušky, samé zkoušky, samé zkoušky. Já byl strašnej šplhoun, víte.

T: Bylo před nástupem nějaké prověřování?

N: No ani né. Poněvadž já jsem jezdil na Západ, takže věřili tomu, že nezůstanu někde. A největší psina byla, když jsem všechno už měl, měl jsem pas, měl jsem námořnickou knížku, měl jsem jízdenku a peníze, tak jsem musel odevzdat knížku ROH. To jste museli povinně být, nepředstavitelné abyste jako živá nebyla. A ta soudružka mně povídá: „Chyběj vám dvě známky, jeďte do Děčína a přivezte mně je.“ Já povídám: „Už pádím.“ Potom jeden pán, nahnutej takovej, mně povídá: „Tak mně odevzdejte knížku KSČ.“ Já říkám: „Pane, já tam ještě nejsem.“ Tak to se šíleně divil a povídá: „To jsi jako voják nemohl tam vstoupit?“ Já povídám: „No nikdo mě tam nezval. Jak já tam mám vstupovat, když mně nikdo neříká nic? Mě si nikdo nevšímá kolem tady toho.“ A pak tam ještě byla taková dáma, ta mi připomínala takovou tu soudružku támhle někde ze San Pauli z Hamburku. A povídá mně: „A máte knížku SSM?“ Já povídám: „To mám knížku SSM.“ Svazu. ČSM to bylo teda. Československý svaz mládeže. A povídá mně: „No tak.“ Já

¹⁹⁷ OÚNZ – Okresní ústav národního zdraví.

¹⁹⁸ Aken – německé město na Labi.

¹⁹⁹ Petroleumhafen – jedno z hamburských přístavišť/přístavních nábřeží.

²⁰⁰ Segelschiffhafen – jedno z hamburských přístavišť/přístavních nábřeží.

²⁰¹ Ulice v Praze 10.

povídám: „Co s ní mám dělat?“ Ona mně povídá: „Běžte ji odevzdat k Jindřišské věži.“ Já už jsem z toho byl tak zpocený, že z plavby, z Můstku, jsem šel do toho automatu, do Koruny, tam povídám: „Velkého panáka, jedno pivo.“ A samozřejmě, lehce opitý by se dalo říct, lehce opitý, jsem se vydal k Jindřišské věži. Samozřejmě znal jsem Prahu jako voják úplně nazpaměť. Sednul jsem si na lavičku, v tom únoru, nebyl sníh, jenom chladno, a říkal jsem si: „To bude zase další. Jestli mně tam chybí nějaká známka nebo neznámka.“ Tak jsem otevřel tu knížku, tam jsem vyškubnul fotku s mým podpisem, hodil jsem to do koše a šel jsem zpátky do toho automatu. Tím jsem byl čistý už. Už jsem neměl nic.

No a večer jsem nastoupil do vlaku. Tam už byli jiní kluci, mladší námořník Michálek, starší námořník Garivalis, s kterými jsem jel do Štětína. A samozřejmě zase, poněvadž jsme jezdili jako člunaři do toho Štětína, tak už jsem malinko všechno znal.

Ale největší gól byl, že když jsem přišel na to Kladno, tak jsem si myslel, že to není ani možné. To byly kajuty o malinko větší než kupé ve vlaku. Kóje, to se nedaly dělat žádné velké pohyby. Nade mnou byla kabeláž. To nebylo zastropeno. Když pustili klimatizaci, tak mně voda kapala na břicho, a když se jeden oblíkal, tak ten další musel jít ven.

T: Takhle malé kajuty.

N: Takhle malé. Já úplně zůstal koukat. Takové jeskyně na člunech nebyly. A když jste přišla do poschodí, tak tam byl mahagon, to jsem si myslel že jsem na Queen Elisabeth.²⁰² A dole, že jsem ve vězení. Tam jsem se divil, že mezi námi nebyla mříž. Teď samozřejmě na tom Kladně byla taková zvláštní posádka. Bocman a všechno taková zvláštní lidi. Oni v tu dobu neměli moc v lásce šífáky. Protože my jako šífaři jsme měli větší postupy. A větší postupy v tom, že už jsme znali plno věcí. Znali jsme zaplétání lan, plno věcí jsme znali. Takhle bych řekl. Nikdo mně neubližoval, to ne. Poněvadž jsem taky mimo jiné boxoval, mimo jiné trochu džudo, jiu-jitsu²⁰³ a tak. Ale pak jsem si tam tak nějak zvyknul, loď byla taková výcviková. Taky jsme tam řešili: „A jak to, že nejsem v KSČ. A jestli jsem vůbec ve Svazu mládeže.“ Tak jsem říkal: „Už nejsem.“ Když jsem měl legitimaci v odpadkovém koši, tak jsem nemohl být, že jo.

Nakonec jsme vyjeli ze Štětína, jeli jsme na Kubu. To byla kubánská linka. Palubní náklad, auťáky, chmel a tak. Copak když jsme jeli po Baltiku, tak to šlo. Potom jsme jeli Kielským kanálem na sever, loď se malinko tak nějak ploužila. Ale vyjeli jsme z La Manche na Atlantik, milovaný Biskaj. A já ještě mezi tím, poněvadž jsem byl stále hladový šífák, jsem se pěkně nasnídal. No a šel jsem na příď zamocovávat ty auťáky, to znáte, že jo, utahovat lana. Mezi tím tam byl ještě chmel, taková vůně byla v té ládovně, a já zmáčkнутý na břicho. A ten Štefan, ten Garivalis, to byl ejbík, zkušený námořník, už umřel. Mně povídá: „Já jsem se na tebe koukal na snídání. Ty tvoje vajíčka s těma houbičkama, ty běž klidně vyhodit, protože to nemá vůbec cenu. To ti bude blbě tady v tom houpání.“ Tak jsem samozřejmě bez nějakého velkého tlaku vyběhnul na palubu, tam jsem to pustil do oceánu. Mezi tím mě potkal bocman a povídá: „Hele, běž za číšníkem. Dej si pivo, chleba s pepřem a tohle vůbec nejez. Takový věci vůbec nejez.“

T: Chleba s pepřem?

N: Chleba s pepřem. Na houpání. Já jsem ten žaludek úplně oblnul. No piv tam bylo asi víc než jedno za dopoledne. Šel jsem to potom ještě dodělat, dotáhnout ty věci. A od té doby jsem si dával moc velkého majzla na to, co snídám. Poněvadž se nevyplatilo těžké věci. Myslím jako ze začátku. Později mi to nevadilo. Ale tady to skutečně byl nezvyk. Mojí manželce třeba nikdy nebylo špatně. Chodila na snídání, snášela to, měla takový kachní žaludek. Ale každý na to nebyl. Tam byli lidi, kterým se dělalo špatně třeba z toho, že dalšímu bylo špatně.

A když jsme vyjeli na Atlantik, tak já jsem začal chodit na můstek. Tam byl kapitán Frey a když jsem třeba umýval chodby a on seděl v důstojnické jídelně, tak mi říká: „Heleďte se, Labáku, jestlipak znáte Labe.“ (smích) On nevěděl, že jsem se připravoval na kapitánské zkoušky a že jsem měl Labe, těch šest set devatenáct kiláků, zmákl tam i zpět. Ale hodně. Já jsem říkal: „Znám.“ Tak mně dával otázky, kilometry, kde je co, jak je co, a já jsem mu odpovídal. Poněvadž to bylo jasné. Jestli jezdíte někde pět let šest set kiláků, tak se to musíte naučit i poslepu. To jsme znali každý kámen, všechny ty bůny, jak se říkalo, ty kyvadlové přívozy. Když mi říkal o kyvadlových přívozech, já říkám: „Jistě pane kapitáne, Šmirka, Postejš, Keniš, Stroja, Vela, Šmeniš, Keja, Vešakic, Alberger.“²⁰⁴ Koukal takhle na mě. Tak si mě malinko zmáknul a já jsem potom šel za ním na můstek a říkám: „Heleďte se, já bych se potřeboval tady s tím naučit jezdit.“

²⁰² Queen Elisabeth – luxusní zaoceánský parník.

²⁰³ Jiu-jitsu – komplexní bojové umění.

²⁰⁴ Přístavy od Děčína k Labi: Pirna – Dresden – Coswig – Meissen – Riesa – Torgau – Lutherstadt Wittenberg – Desseau – Schönebeck – Magdeburg – Burg – Haldensleben – Tangermünde – Stendal – Wittenberge – Lauenburg – Geesthacht – Hamburg – Stade – Gückstadt – Cuxhaven.

(smích) A on mně povídá: „Tak jó, tak jó, tak jó.“ Tak mi to vysvětloval. On totiž takhle byl neochotný k posádce, on nebyl takový tatínek. Ne ne ne ne. On byl Baťovec, moc nesnášel politiku. On o mně věděl, že v ničem nejsem, takže se se mnou tak nějak bavil, a povídá mně: „Heleďte se, já vám dám knížku. Já vám dám knížku. Podle té knížky se naučíte věci.“ To byla přímo bible. Já to mám všechno uchované, ta knížka se mnou putovala, jmenuje se „Námořnická praxe“. A tam bylo všechno. Všechno popsané. On totiž to nenapsal, on to přeložil z angličtiny. Nic nevymyslel, to už bylo všechno dané. A podle toho jsem se všechno naučil. To z čeho vás zkouší. A ta knížka se mnou jezdila až (důraz) do zkoušek na bocmana. Tu jsem znal nazpaměť. To jsem stále v tom ležel a učil, učil, učil, učil, poněvadž mi jiného nezbývalo, než udělat postupové zkoušky. Uklízet stále chodby a nějaké takové věci, to nebylo na mě. Tak jsem pěkně s tou knížkou jezdil a učil se. No a učil jsem se i na kolečku. Naučit se do těch tři sta šedesátí jako je na kompase. Měl jsem paměť. Můžu říkat, měl jsem paměť. Tak jsem na ten můstek chodil, pak mi říkali „Freyovo dítě“. Malinká nenávisť v posádce, že tam chodím. No co jsem měl dělat! Číf, co tam byl, první důstojník, tak to byl učitel ze školy z Děčína. Někajý pan Šimek. Prostě těch šest měsíců, co tam byl Frey, tak jsem chodil na můstek a točil. Stále jsem točil. A on mně stále říkal povely, já je opakoval. A po šesti měsících jsem jel domů. To bylo v srpnu, to už otec mně říkal, že budeme napadeni. Že budeme osvobozený, v šedesátém osmém.

T: Takže srpen 1968 jste zažil doma?

N: Ne ne ne ne. Na lodi. Já jsem byl na dovolené, odjel jsem na loď a jednadvacátého mě to potkalo před Kubou. Už tam byl jiný kapitán, kapitán Smětal. Na tom Kladně. Byl tam jiný číf, no byla tam veliká změna, v posádce byla změna. A před Kubou loď zastavila, protože jsme nevěděli, co ten Fidel s námi udělá nebo neudělá. Na Kubě sice stál Blaník, ale nevědělo se, co bude nebo nebude. Na lodi vznikla stávka, si představte. Stávka, ale to byli členové KSČ. Začali stávkovat. A já, můj kolega Michálek a nějaký Lád'a Moták jsme v KSČ nebyli, takže oni nás nikam nezvali na žádné schůze. Ty se konaly dole v jídelně. A my jsme chodili dál do služby. Já měl osm, dvanáct, ti měli dvanáct, čtyři, to znáte, čtyři osm. A takhle jsme se točili, stále jsme se točili. Dokonce číf nás chtěl do té stávky zatáhnout. Ti kluci utekli, já jsem se malinko postavil, já jsem říkal: „Čífe, tak jestli, tak si napište závěť.“ Opuchlej chlap, opuchlej chlap, už dneska nežije ten chlap. Čífi vychlastanej, opuchlej, dokonce napadal kapitána, že se otočí loď na Jugoslávii, a podobně. Potom mi říkali, že teda jsem dojezdil, že nejsem kolektivní. Jakej kolektivní, já jsem byl námořník a ne politik. Co já jsem tady mohl udělat! Jsem se měl upálit nebo co? To nešlo. Tak jsme jeli na Kubu, nic se tam nedělo. Byl tam Blaník, tam lidi chodili s vlnkami, nějaké kecy byly, no tak. Hádali se mezi sebou ti lidi, byli bývalí káosčáci.²⁰⁵ Tam byla taková sestava. Neskutečná sestava na té lodi. No a přijeli jsme zpátky do Polska a hošíky začali vyměňovat. Ty co tam stávkovali. Za tu stávku hlavně. Zastavovali loď, vyhazovali kapitána z můstku, takže to bylo ohrožení života na lodi. To nebylo, že tady nějaké tanky jezdí. To je něco jiného, ale tam to bylo ohrožení života na lodi.

T: A to byli jenom důstojníci, nebo...

N: No, naši taky. Ale hlavně důstojníci. Třetí důstojník s čífem. S tím prvním důstojníkem to dělali. A přijeli domů a ten třetí důstojník utekl. Hurt. Ten utekl do Vídně. Tomu dali pas a on pádil, poněvadž tady by ho zavřeli. Tam bylo vyloženě ohrožení života na lodi. Nic víc. Změna čífů, část posádky taky vylodila. Hlavně z mašiny, tam byly nějaké problémy. No a mezitím z jiných odcházeli lidi. Óesáci, ejbíci. Zůstávali venku. S celými familiemi. V Itálii, v Kanadě.

T: Bylo jich hodně?

N: No, nevím kolik. Ale najednou scházeli lidi. U námořní plavby. Tím pádem přišlo, že teda mám dělat postupové zkoušky. Tady tu bichli už jsem měl v palici celou. Povely, všecko. A devátého února šedesát devět jsem dělal zkoušky na druhého námořníka. Což by se dalo říct, že v tu dobu byl docela pěkný úspěch. Ostatní třeba jezdili čtyři roky na toho mladšího námořníka.

No a zkoušky dopadly tak, jak mohly dopadnout. Neměl jsem tam žádné potíže, vůbec žádné potíže. Ten kapitán Smětal to vzal spíš jako školení. Ale taky tam neprošli chlapi na nějaký ten měsíček. Poněvadž jim například dal „spuštění člunu“. Všechno řekli, zapomněli na zátky. Což je hlavní. Aby do toho člunu nenateklo. A zátky byly odšroubované, ty čluny byly otevřené, protože když byl déšť, to znáte, tak to muselo někam odtékat. Tak se musely dát zátky. To je bod číslo jedna. Jak tam hupne, oddělat kabel od baterie a dát

²⁰⁵ Zkratka pro kulturně osvětového pracovníka; do roku 1968 funkce na námořních lodích – funkce politického pracovníka.

zátky. A pak se dá manipulovat s tím člunem. A tam byli takoví, hlavně všelijací ti řvouni, a ten si je malinko vychutnal ten kapitán. Taky to byli příznivci toho minulého čífa.

A od té doby už mě vlastně počítali jako mladšího námořníka. Já jsem na tom Kladně byl osmnáct měsíců celkem. A to jsem si myslel, že snad pojedu z Kuby domů, když jsem viděl tu jeskyni a ty šílené podmínky. A vůbec, byla tam celkem dřina na té lodi, už měla něco odjeto. No ale člověk byl mladej, že jo. No a po těch osmnácti měsících už mě počítali na další zkoušky, na ejbika.

Vylodil jsem, šel jsem na vojenské cvičení a během chvilky jsem šel na loď Sitno, kde opět kubánská linka. Nebylo to špatné na ty zkoušky, poněvadž manželka mohla za mnou jezdit, do Polska, potom já mohl jezdit taky domů, střídali jsme se po třech měsících. Někdy jste jezdila někam na východ, to člověk vydržel půl roku a měl toho plný kecky. To je fakt. A na tom Sitně jsem byl asi šestnáct měsíců.

T: Taky dlouho.

N: To se dalo jezdit. Ta kubánská linka, to se dalo jezdit dost dlouho. Patnáct dní přes moře. Ve Štětíně jako doma. Na Kubě jako doma. Už jsme znali všechno možné i nemožné, znali se s lidmi. Podniky, kam jsme mohli zasednout. Nebylo to špatný. A navíc se člověk i zdokonaloval ve španělštině. A při zpáteční cestě z Kuby přišly postupové zkoušky. Já jsem na to vlastně jel, na postupové zkoušky.

Takže jsem na Sitně dělal zkoušky na ejbika. 1971 jsem dělal zkoušky. Měl jsem přesně odjeto. Protože na to bylo potřeba odjet dvacet čtyři měsíců. A bylo to zajímavé tím, že jsem malinko nebyl v oblíbě u zkoušejícího důstojníka a on si mě nechal naposled. Byli jsme tam tři na staršího námořníka.

Ale co na tom Sitně bylo ještě zajímavé, že když jsem nalodil, tak nebyl nikdo, kdo by šel na kolečko, na můstek, na vyjíždění z přístavu. Byli tam tři ejbíci. Jeden přišel z Dunaje, ten jezdil s nějakými Bojnicemi, pak tam byl jeden ejbíček, ten se věnoval alkoholu, ten byl nespolehlivý. A třetí povídal: „Já vám tam nebudu stát.“ To byl nejzkušenější člověk, ten Honza, ale říkal: „Já tam nebudu stát.“ Ono to bylo taky několik hodin za tím kolečkem, než se vjelo do přístavu, vyjelo z přístavu. Ostatní sedí na zádi, čekají na odvázání, ale já jsem stále jel. Jako manévrový námořník. A z těch mladších, ten můj kolega byl velice schopný člověk, jezdil déle než já, ale byl dost silný. On měl strašný břicho. A kdyby se někde nahore zasekla vlajka, tak on by tam nevyšel. Potřebovali pohyblivého člověka. A tak jsem se na můstek dostal já. A díky tomu, že jsem byl u toho kapitána Freye, který mně dával ty povely, tak já už jsem měl všechno v hlavě. A když jsme jeli Štětínským kanálem, tak ten Frey mně to dával i v polštině. To bylo: „Šredkem kanalu, tak třímat.“ Tak jsem se dostal na můstek, jako manévrový námořník, už jsem se točil kolem toho můstku, různé vyvěšování vlajek: „čekáme lodivoda“, „máme lodivoda“, dáme žlutou, „čekáme odbavu“, tu medicínskou. No a tak jsem takhle pěkně jezdil.

A na zkouškách už se mě ani neptali na povely. Poněvadž jsem tam byl těch šestnáct měsíců. Ale dávali mně jiné podotázky. Ty otázky, co byly napsané, jsem zodpověděl. To bylo deset otázek. No a měli čas, tak se mě ptali na všechno možné a nemožné. Nakonec já tu vlajkovou abecedu jsem měl v nohách posteje, takže jsem se pořád koukal na ty vlajky, co jaká znamená. A dávali mi nakládku lodi a takové věci. Navíc, když jsem jezdil u čepsa, tak ono se to nemění. Ty pergle jsou stejné, kolik se ponoří, na všechno jsou tabulky... Takže na tom Sitně já to měl v tabulkách takzvaně vymakaný. Tak jsem odpovídal, odpovídal. A skončilo to, kdy ten čif už nevěděl, jak by mě chytil, tak povídá: „Co takhle morseovka.“ Já říkám: „Pane čife, to je ono. Jako voják jsem chytil sto dvacet, teďka chytím tak sto, tak půjdeme za panem ťukalem na hořejšek a tam si to dáme na klíč.“ Protože já jsem věděl, že čif, že v tomhle jsou všichni slabí. Jinak by nepotřebovali toho pípáka, když měli vysílat. Už nevěděli. Já jsem tam byl snad hodinu a půl. A stále se mě ptali. A kapitán Nevečeřal vstal, takhle sklapy desky a povídá: „Tak jste, pane Nožička, udělal zkoušky na třetího důstojníka.“ My jsme si jenom s vámi pošťásovali. Tak jsem se jim potom svěřil, že kapitán Frey mně dal tu knížku. Oni to nevěděli, že ji mám. Ty knížky byly v knihovně, ale mně ji osobně dal a povídal: „Vozte si ji s sebou a naučte si ji.“ Dneska je to k ničemu, dneska máte úplně jiný systém. Je navigace a nějaký kompas už vůbec není, to je všechno jinak. Taky sextanty už vůbec. Vám napípá a přesně vidí, kde je. Přes satelit všechno.

Tak jsem vylodil ze Sitna a na další loď už jsem šel jako starší námořník. Což bylo, dalo by se říct, opět úspěch. Někteří kluci skutečně na toho staršího námořníka jezdili několik let. Několik let. Takže to bylo 4. 11. 1971. Tam jsem se nalodil na Kriváň, už jako starší námořník. Tam jsem byl jedenáct měsíců, sedmáct dní.

A to už se jezdilo kolem Afriky, tam mě chytil křest. Tak si se mnou pošťásovali. Lehce. No ale, že jo, to jsou všechno psiny. V tu dobu jsme jezdili Indii. Přece jenom byla to změna z té kubánské linky. A tam už jsem občas i zastupoval bocmana. Když jel domů na dovolenou, tak třeba na týden jsme se vystřídali. Už jsem pomalinku šplhal po tom laně. Vylodil jsem z Kriváně, vylodil jsem, a potom, (listuje námořnickou knížkou) no tady bylo strašný.

To bylo strašný. To bylo otřesný. Můžu vám říct, byl jsem tam asi sedm měsíců: jeden si podřezal žíly. Druhý mašinový důstojník. Zavolali k němu šéfkuchaře, aby ho šel ošetřovat. Ten dostal infarkt. Pak tam byla nějaká likvidace ptáků a nějakých takových věcí, nějaké sabotáže, no šílený.

T: Sabotáže na nákladu?

N: V mašině. Všecko ve strojně. Tam byl Franta Výleta.

T: V které době to bylo?

N: Sedmdesát, já vám to řeknu. To bylo strašný. V třiasedmdesátém. Já jsem nalodil 27. 1. 1973, osm měsíců jsem odjel. Osm měsíců. Ale můžu vám říct, to byla jedna z mých nejhorších lodí. Jenom kvůli tomu, co se tam stalo, podivinství všelijaké. Jinak jsem se tam měl dobře. Tam Pepa Bohata začínal dělat bocmana. Toho taky možná znáte, Pepíka Bohatového.

T: Kvůli čemu se podřezal?

N: Že nešla mašina. Nešla mašina. Nenašel ji. A stalo se, že ten Pepa měl vyloďovat a kapitán Smětal za mnou přišel, abych tam zůstal jako bocman. Já jsem říkal: „Tak to ne, tak to teda ne.“ A nastoupil tam nějaký bocman Burian. To byl už starý chlapík. A dozvěděl se, že jsem se měl tlačit na bocmana. Ted' ještě navíc on každému říkal „plavčíku“ a „lodníku“. A tenkrát vzlítnul do kabiny a povídá mně: „Tak hele, plavčíku, vstávej a půjdeš mi ukázat na palubu, co umíš.“ A jak rozsvítil, já jsem vyskočil z postele a nohou jsem vypínač zase zhasnul. Říkal jsem: „Bocmane, umím i to.“ Udělal z toho takový poprask a já jsem ten večer vyloďoval.

T: Na vlastní žádost?

N: Ne, ne, ne, vyhodili mě. No, nevyhodili mě, ale ten čif říkal: „To nemá cenu, poněvadž by tady mohlo k něčemu dojít. Ty jsi ostřejší chlapec...“ Já bych stejně vyloďoval, ale třeba na konci. Poněvadž, chápejte jednu věc. Nedělal jsem zkoušky, aby mě někdo ponižoval. To bylo jednoduchý. Bezvadné tam bylo, že jsem si udělal jeřábnické zkoušky.

T: Na tom Brně.

N: Ano. Protože to byla jediná loď, Republika a Brno. A nalodil jsem na Vítkovice, na vlastní žádost. 28. 5. 1974. A když jsem šel na podnik s tím, že chci na Vítkovice, říkali: „Ty jsi se snad zbláznil. To není možný. Tomu se každý vyhýbá.“

T: Měly špatnou pověst.

N: No, takhle. Nebyly špatné ty Vítkovice, nebyly špatné, ale trošku, dalo by se říct, dřina. Ládovny se otvíraly přes lana. Geng wej,²⁰⁶ jako schody, se přenášely, protože byly jenom jedny. Ale já jsem povídal: „Prostě chci ty Vítkovice.“ Tak mě tam dali, co by mě tam nedali. V tu dobu žádný problém. Udělali jsme cestu do Kanady a zpátky, z Kanady jsme vezli nějaké obilí do Norska. Odtamtud jsme jeli do Kielu na loděnici. A z Kielu do Šwinoujście nakládat uhlí.

Já jsem si tam pozval manželku. Takže manželka mohla se mnou vyjet. To byla cesta kolem světa, kdy my jsme vlastně přes Panamu jeli do Japonska s uhlím. V Panamě jsme měli štěstí, že jsme tam byli dopoledne, že jsme se dostali i ven. V Kolon. Kristobal.²⁰⁷ V noci jsme vlastně najížděli do šlojsny, kde jsme ještě potom čekali na další loď. Abychom jeli v konvoji tím kanálem. Kanál jsme jeli přes den. Takže ona viděla vlastně i Panamu. Všelijaké ty šlojsny, ty mašinky, jak tam najíždějí.

Přijeli jsme do Japonska, to byl přístav Yokohama. Tam jsme šli ven taky. To bylo: „Kdo půjde v noci čistit podpíšťáky.“ Tak jsem se přihlásil, poněvadž to byla maličkost, a může se jít ven. Tak jsem šel ven. Poněvadž tam byla manželka. Tak jsme pajdali po Yokohamě. A další den jsme přejížděli do Fukuyamy. S tím uhlím. Vyložilo se uhlí, šlo to pomalu. Ono čtyřiačtyřicet tisíc, to byla haldička na tom břehu.

A tam nám dali befele, že máme jet do Austrálie, přístav New Castle. Nakládat uhlí do Anglie. Takže jsme jeli spodem, tou čtyřicítkou, to jsme se houpali, že jsme se málem nemohli udržet na nohou.

A jelikož mašina v těch Vítkovicích byla stále plodná, tak jsme jeli do Kapského Města a tam jsme čekali na součástky do mašiny. Na palubě se nemělo co polámat. Tam byla lana, to bylo všecko. Jenom ta mašina

²⁰⁶ Z anglického gangway – visuté schodiště.

²⁰⁷ Panamský přístav – Puerto de Cristóbal, část Colon.

zlobila. A v Kapském Městě opět jsme měli štěstí jít ven. Tam jsem měl tenkrát službu jako starší námořník. To bylo maličkost, čtyři osm a od osmi už jsem měl volno, odpoledne do čtyř. To nám stačilo, abychom to obešli. Na Stolovou horu jsme se nedostali, poněvadž bylo špatné počasí a ani nedoporučovali jít tam pěšky. To by ani nešlo. Ale viděli jsme ji, jak tam je.

No a odtud jsme se vydali do Anglie, to byl New Port. Tam jsme díky stávkujícím dělníkům zase pobyli nějaký čas. A odtud opět do Šwinoujście, tím se ukončila ta cesta kolem světa.

A měli jsme jet do Vitorie²⁰⁸ s uhlím. Opět uhlí. To bylo uhlí, samé uhlí. A manželka, že by ještě jela do té Brazílie. Tak jsem šel za kapitánem. „Jo, jo, jo.“ Žádné problémy nebyly, vůbec nic. Jeli jsme do Vitorie s uhlím, tam jsme vyložili s tím, že ve vedlejším přístavu naložíme a pojedeme zpátky do Polska. To bylo Barao,²⁰⁹ kde se nakládaly minerály, sypaný náklad, ruda.

Tam už jsem byl také za kolečkem. To už se se mnou táhlo v posudcích. To si předávali ti kapitáni, to s vámi šlo. Kdo jaký je, co umí, neumí. A vyjíždíme, takový sekáček lodivod. A bylo tam takové esíčko, takže full mašina, dopředu pěkně, abychom to esíčko vyjeli. Lítalý povely a poslední povel byl, když jsem říkal: „Kormidlo nejde. Not steering.“²¹⁰ A když jsem hlásil tady to, tak kapitán po mně skočil a říká: „Přepněte to.“ Povídám: „To už jsem všechno udělal. Prostě to takhle nejde. Je konečná. Konečná.“ Na přídí byl bocman, s čířem, tak ten lodivod řval: „Gou tú end, dabl fúl extend.“²¹¹ No prostě tam naházely ty kotvy obě dvě, po nějaké chvilce se kolem nás takhle rozvinul mazut, plačka jako blázen. Z obou stran, poněvadž vepředu byly mazutové tanky. To bylo při snídani, takže všechno jim popadalo, jak jsme jeli zpátečkou. Ta mašina lítala pomalu vzduchem. Dědek na pláži bafnul stoličku a utíkal do kopce, poněvadž si myslel, že ho zajedeme. Ale zastavili jsme se, zastavili jsme se tak, že to byl průser. No, byla klika, protože večer tam byl nějaký mejdáněk, že jsem si nedal nějakého panáčka. Poněvadž okamžitě tam byli policajti. Dejchačka. Všichni.

T: Celá posádka nebo jenom ti co byli nahoře?

N: Ne, ne, ne. Na můstku. Na můstku. Můstek, můstek, můstek. No, nic víc. No a další, během asi třech dnů byl soud. A já jsem šel svědčit tomu lodivodovi. Jak fungoval a kvůli čemu se to stalo. Totiž, tam byla posilovna kormidelního stroje a tam odešla hydraulika. A všechen olej vytekl. Ty trubky byly uklepaný. A s tím se nedalo nic dělat. No tak čištění mazutu na té vodě. Kdyby to bylo dneska, tak nás tam zavřeli všechny. A zpátky do přístavu. Zatáhly nás buxíry.²¹² Opravit nejenom hydrauliku, ale to dno nešťastné. Pětadvacet metrů podél, dozadu, bylo proražené dno. Já říkám manželce: „Tak se ti ta dovolená malinko natáhne.“ Holka byla ještě malinká. Tak nás lepili, lepili celé dvojité dno, všechno vylívali betonem. Všechno museli vylít betonem.

A nakonec, protože to celé bylo hnuté, tak řekli, že přes Atlantik nemůžeme jet. Takže jsme v Tuberau²¹³ naložili náklad, ten byl do Spojených států, do Baltimore. V Baltimore jsme vyložili a jeli jsme na suchý dok. Tam jsme pěkně viděli, jak jsme dopadli. Všechny pláty nám vyměnili, takže jsme tam byli několik neděl. A bylo cestování. Do Washingtonu, po Baltimore, Annapolis. Já opět žádná funkce jako ejbík. Navíc tam byl bocman Míla Litera, on potřeboval bony, tak mně dával dolary, tak jsme si tam pěkně vegetovali. Na suchém doku, na záchod jsme nemuseli nikam chodit jako se dřív chodilo, oni dali hadice. Supr servis. Žili jsme na lodi. A vycházky. Tam nebylo co hlídat. Někde hlídky, to jsme jenom tam někde seděli, poněvadž to byl únor. Leden únor.

Takhle jsme pěkně vegetovali a odtud, když nás opravili, jsme jeli do Filadelfie naložit kukuřici do Konstance, do Rumunska. A ve Filadelfii jsme si udělali výlet do New Yorku, což dneska by těžko někdo mohl udělat. To už vůbec neexistuje pro námořníky nějaké výlety. To neexistuje. Nejenom že je tam málo lidí. Ale dnes vás vyloží během noci a naloží během noci. Kontejnerový systém.

Tak do nás nasypali kukuřice těch čtyřicet tisíc tun. Tam navíc byly boční hořejší tanky, které to vysypávaly. Když se loď malinko nahnula, tak to dosypávalo. Byly otevřené poklopy. Tomu se říká takzvané shifting borty. To jsou nebezpečné náklady by se dalo říct. Hlavně ta pšenice. Takhle se potopila loď Paměk, německá loď. Naložili pšenici a s hochama se to otočilo. Poněvadž neměli dosypávací tanky. Prostě šla jedna vlna, celá pšenice se dostala na jeden bok a tím pádem to šlo. To utopilo sedm kadetů, no jo. Tak jsme naložili a pluli do Konstance a odtamtud už domů vlakem. Hezký výlet. Já tam byl dvanáct měsíců a manželka devět. Takže jsem splnil takový sen manželce, že už dneska nechce ani cestovat.

T: Všechno viděla.

²⁰⁸ Přístav Vitoria v okrese São Paulo.

²⁰⁹ Portugalský přístav Barão.

²¹⁰ Stern – anglicky kormidlo.

²¹¹ Go to end. Double full extend.

²¹² Slangový výraz pro tlačný/vlečný člun – zajišťuje pohyb lodě při manévrování v přístavech.

²¹³ Brazílský přístav Tubarão.

N: No, pomalu.

T: *A zbraně jste taky někdy vozili?*

N: To bychom byli špatná námořní, plavba kdybychom nevozili. Já mám za sebou: Muriel, kubánský přístav, kam se vozil i dynamit mimo jiné. Mám za sebou Libyi, Sýrii, Angolu. Přístav Namibe. A mám za sebou Danang.²¹⁴ Přístav ve Vietnamu, kam jsme přivezli sedmdesát zilů.²¹⁵ A byla to loď Mír, takový spešl název. A do těch kaťuší²¹⁶ jsme nakládali ty pch, pch. (napodobuje zvuk střelby)

Takže já jsem vlastně po těch Vítkovicích šel na Prahu. 23. 4. 1976 jsem nalodoval v Hamburku. Jezdili Japonsko–Austrálie a ta posádka tam byla šíleně dlouho. Já jsem v tu dobu měl vynechávku. To jsem se učil támhle v truhlářské dílně. Šest měsíců jsem byl zaměstnaný u komunálu, abych taky něco znal se dřevem. Což mně hodně pomohlo, hodně pomohlo. Tak jsem čekal na loď a vyplatilo se mně to.

A v Hamburku měla být loděnice. A tam byl jeden kolega, který zastupoval bocmana, bocman – ten Karel Hora – byl doma. A tenhle už kňučel, že by chtěl taky domů, jestli bych vzal tu loděnici. Já jsem povídal: „Ivane, samozřejmě. Maličkost.“ Německy samozřejmě jsem znal a ještě k tomu Hamburk, to není nějaké Polsko, kde by nám z toho dělali divočinu na té lodi. Po loděnici bocman přijel a jeli jsme do Venezuely pro náklad. A to se vozilo do Jugoslávie. Puerto Ordaz v Orinoku, do Jugoslávie, do Rijeky. Pendlovali jsme takhle dost dlouho. Tam pod balastem, naložili nás za několik hodin a zase zpátky. A pak bocman zase musel odjet, poněvadž měl nějaké manželské potíže. A kapitán, který tam byl, Rusňák, přišel za mnou a povídá: „Heleďte se, udělal byste cestu jako bocman.“ Říkám: „No tak. Maličkost.“ Neměl jsem zkoušky. V tu dobu jsem ještě neměl zkoušky. Ale tam nebylo co zkazit. Loď jsem znal, otevřít ládovny, nahodit kotvu. Žádný baumy, nic tam nebylo, prostě pohoda loď. Jenom sypaný náklad. Bocman potom zase přijel, ještě nějaké cesty byly, vyměnili se kapitáni a nějak přišlo z podniku, abych si dělal zkoušky na bocmana. Byl tam kapitán Strepetov. Já jsem v tu dobu toužil jít zpátky na Labe. Kvůli kapitánským zkouškám. Udělal jsem tedy zkoušky na bocmana, opět bible od Freye. (smích) Co mi řekli, to jsem odpověděl, navíc už jsem tam zastupoval, nikdo neměl úmysl, aby mě zkoupal. Taky kvůli čemu, že jo. A po vylození, po té Praze, jsem jel Česplovi, že bych si udělal kapitánské zkoušky. Bylo velké překvapení u Čespla.

Samozřejmě tam byl jeden mládenec na osobním oddělení, který u nás jezdil jako mladší námořník nebo co. A povídá mně: „Hele, ty nejseš v KSČ?“ Já povídám: „Né, vždyť mě tam nikdo nezve.“ „Člověče, ty nemáš ani vumla!“²¹⁷ Já povídám: „Taky nemám vumla. Já nevím, proč bych měl mít vumla, když jsem námořník. Já jsem sem přišel dělat zkoušky na kapitána, nepotřebuji takové věci.“ Oni se strašně tomu divili. A já jsem se divil taky. Že vůbec čepslo má takové zájmy. Jsem povídal: „Vždyť mě tam nikdo nechce. Co bych tam dělal.“ „A když jezdíte Spojené státy, Sovětský svaz, jak si to máte asi vysvětlit. Když odtamtud vozíte pšenici, aby se oni najedli. Když sami mají plantáže, že by mohli zásobovat celý svět.“

No tak mě dali na loď jedenáct šest šest šest jako lodníka. Toho kapitána jsem znal, s tím jsme jezdili na Táboře. Udělali jsme cestu Hamburk a zpátky. A hnedka mě dali jako loďmistra na té sedmičku. To byl tlačný remorkér sedmička. Abych se naučil s tím jezdit. Tak jsem si vyfasoval knížečky, co jsem si ještě potřeboval doplnit. Protože ono se to taky malinko mění na tom Labi. Odjezdní páky, průjezdní pole a tak. No, ale přišlo, že po zkouškách Chvaletice. Ústí–Chvaletice, uhlí. Já jsem říkal: „No moment, to jsme někde jinde, ne? Já chci tuzemskou plavbu a Děčín–Hamburk. To je u mě tuzemská plavba.“ Protože oni tomu říkají dálková plavba. A oni povídali: „No hele, jakmile uděláte zkoušky a budou chybět kapitáni na Chvaleticích, tak to budete mít jako vojenské cvičení, ať jste kde jste, a dostanete to příkazem. Pěkně budete jezdit, poněvadž to je vládní zájem, vládní úkol. Tím pádem budete tady pěkně tancovat. S těma tlačákama.“ Tím tlačákem my jsme vozili z Ústí na Mělník ty vany s uhlím. Tady to přepřáhli na malinké tlačáčky a odtáhli to na Chvaletice. Protože tam nebyl žádný velký tah.

Tak jsem povídal: „No tak to teda ne.“ Sbalil jsem všechny ty knížky a šel jsem jim to dát na podnik. Říkal jsem: „Vážení, já končím.“ Poněvadž už jsem věděl, co to tady dělá. Když se jelo s nákladem proti proudu, tak to šlo. Ale potom, jako plachetnice. Vysoká vlna, někde zafoukalo a my jsme se nemohli střetnout do kanálu, do komory. V Lovosicích nebo v Roudnici. Když jsem se bavil s těmi kluky, ti když vyjžděli, tak už si dávali panáka. Pak jim dávali dejchat, takže v tu ránu to s panákama skončilo. Taky tam byli bývalí námořníci. Já jsem myslel, že bych si ty zkoušky udělal, že se mně můžou kdykoliv hodit. Ale takhle jsem to všechno odevzdal. A šel jsem na podnik. Tam říkali: „Jo, běž na Košice. Půjdeš na Košice.“ A to už bylo hezké. Hamburk–Murmansk. To bylo takové údolí byznysu. To víte, že jo.

T: *Nevím, co je údolí byznysu.*

²¹⁴ Vietnamský přístav Đà Nẵng.

²¹⁵ Nákladní vůz ZIL vyráběný v Sovětském svazu, využívaný i armádou (ZIL = Завод имени Лихачёва).

²¹⁶ Kaťuše – slangové pojmenování sovětských raketometů.

²¹⁷ VUML – Večerní univerzita marxismu-leninismu.

N: To byla zlatá cesta. Do Murmanska se vozily Montány dříny, zpátky zase nějaké blbosti. Ale bylo to hezké a hlavně že tam furt byla tma, takže na vás moc nikdo neviděl.

T: A co se dá vozit z Murmanska?

N: Z Murmanska se vozil apatit do Hamburku.

T: Ne, myslím za ty dříny.

N: No, kaviár a takové. 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. Takže jste si malinko přilepšila. Ale já nebyl z těch, kdo by chtěl zbohatnout. Čistě na takovou tu reži. Já jsem nic nepřeháněl. Nikdy jsem nepřeháněl byznys. Nikdy. Říkal jsem si: „No, vyhodí mě a co dál.“ Nemělo to cenu.

T: Stávalo se to?

N: Chytili a vyhodili. Ježiši. Chytili a vyhodili. Ale to bylo neúnosné. Blaník na Kubě. Ty šátečky. Aféra se šátečkama. Poněvadž, chápete, ty lidi byli nenasytí. On ne že by si prodal deset šátečků. On jich musel mít sto. Sto a víc. No. A to samé bylo tady na těch Košicích. Prostě tam už říkali: „Tamóžnici, uvažájtě. Sudno Košice prichodilo.“²¹⁸ Už to bylo hotovo, už nám tam vltli. Ale já jsem všechno měl v takové, dalo by se říct, skromnosti, v klídečku. Jedny dvoje dříny se bouchly, nějaké ty žvejkačky, to nebylo o tom, to věděl každý. To nebylo, že by to byl nějaký přestupek. Dneska je to už byznys, obchod regulérní.

Na těch Košicích jsem byl taky dlouho, asi dvanáct měsíců. Mně se tam celkem líbilo. Když nám byla hodně zima, tak nás poslali do Tunisu anebo do Casablanky. Abychom se ohřáli. Když už jsme byli tak otužilí, že jsme chodili v zimě v košili, tak jsme se jeli ještě ohřát. Z nás tam teklo, že bychom mohli potem zalívat kytky.

Po Košicích jsem nalodil 26. 1. 1981 na loď Třinec. No. Na lodi Třinci jsem byl tři měsíce jako starší námořník a po těch třech měsících, 27. 5. 1981, jsem se stal bocman. Zákonitý bocman. To si mě tam vzal pan kapitán Podlena jako bocmana, poněvadž on neměl moc velkou šanci. Když nabídnul někomu, aby s ním jel jako bocman, tak odmítli chlapci. Poněvadž on byl takovej, dalo by se říct, pedant a malinko se ho báli. No a mně to bylo jedno. Podlena sem, Podlena tam. To jako zdař bůh. Navíc já jsem tu loď znal za ty tři měsíce. Opět sypaný náklad. Takže mě to nemohlo nijak zaskočit. A byla to už taková, dalo by se říct, i mechanizovaná loď, docela hezký ten Třinec byl. A dobré bylo u toho Podleny, že měl zájem, aby prostě ta loď byla natřená. Natřená, natřená ta loď. A já jsem měl všelijaké metody kolem tady toho. Prostě neměl jsem tam s ním žádné velké problémy kolem údržby.

No a najednou kapitán Podlena za mnou přišel a povídá: „Bocmánu,“ to si mě zavolal takhle na můstek, „já jsem si dal socialistické závazek, že vás dostanu do KSČ.“ A já jsem říkal: „Kapitáne, to je velká směla. Ten nesplníte.“ A on mně povídá: „Kvůli čemu?“ A já povídám: „Kvůli tomu, jak můžu někam vstoupit, když o tom vůbec nic nevím. Já vůbec nic o tom nevím. Co to je. Jak je to. Mně to nikdo nevysvětluje, já se nikoho neptám. A vy jste jedinej, co mě chcete. A ještě k tomu jste si dal závazek. To jsou závazky, to se splnit nedá.“ Ted' on se samozřejmě začal čílit, posílal za mnou nějakého pana Bílka, to bylo rydlo officie, a ten povídá: „Bocmane, vždyť to nic není. Vypíšete tady přihlášku, my vám to odsvědčíme a už jste tam mezi námi.“ Já povídám: „No to není. Poněvadž já jsem tady musel naštudovat celou bichli, abych se naučil o námořnictví, a vy mě najednou chcete do něčeho cpát, když já vůbec nevím nějaké marxismus-leninismus. Víte co, já tam vstoupím, to je jednoduchý. Ale pošlete mě do školy. Až tu školu udělám, tak já tam vstoupím.“ On mi povídal: „Vy jste blázen.“ Já povídám: „Ale vy taky.“ To je jednoduchý zase. Poněvadž to jinak nešlo. Tady ten Vlastík, ten je poslal do hajzlu a šel z funkce. Ho vykopli z funkce. Tak jsem říkal: „Ně, já vám tam vstoupím. Ale dejte mě do školy. Poněvadž já co sedím v hospodě s klukama, tak všechno to jsou lidi, který jsou v KSČ, jsou to lidi od policie, ty mě hlídají, abych něco neudělal.“ Hlídali mě. Ně že ne. Všecky hlídali. Ně že nehlídali. Všecky. Já říkám: „Kdybych jim řekl, že jsem v KSČ, tak si mě ještě vyzkouší z politiky. Já bych tam byl jako blbec. Tak mně dejte nějakou školu a já tam potom vstoupím.“ „No ale vy jezdíte, to nejde.“ Já povídám: „No tak přestanu jezdit. Jestli se jedná o takový zájem, tak je to oukej.“ No nemohl jsem mu říct: „Ty vole, běž do hajzlu. Co mně tady je platnej nějaký Lenin, když se budeme topit.“

No chodili kolem mě, já jsem celkem na té lodi, dalo by se říct, měl různé úspěchy. Ne, že ne. Kolem údržby lodi. Tak mně to nějak šlo. Nejenom že jsem používal tu mechanizaci. Ale nás tam bylo sedm lidí celkem na palubě, velká loď, ale ti kluci byli takoví dobří. A tak jsme plnili.

²¹⁸ Таможенники, уважайте, судно Кошисе приехало. – Celníci pozor, přijela loď Košice.

A točili jsme se. Třinec a Orlická a tady ten Podlena s nějakým Mičkou kapitánem. Tak nějak to tam točili. No a šli jsme na Orlická. To samé všecko. No a jeli jsme do Pákistánu a do Indie, no samozřejmě problémy, poněvadž palubní náklad ulítával. Teďka jsme ještě vezli tanky do Jordánska. Ty měly putovat někam do Iráku. Takže to tam bylo takový veselý v tom Jordánsku. Já se neklepal, ale oni se klepali. Jestli bouchneme nebo nebouchneme. Měli tam manželky, já ne. No a jeli jsme do Pákistánu, do Karáčí. Potom jsme jeli do Bombaye, kde jsme nakládali. Ale byly monzuny, deště, takže jsem tam stáli. Já tam byl v té době kolem šest měsíců. Pak zpátky do Kielu na loděnici a já už jsem vyloďoval a zase jsem se objal na Třinci s tím Podlenou. Takhle jsme se točili – dvě lodě a tři posádky. No a tam už mně celkem, dalo by se říct, dával pokoj. Já jsem se s ním o tom nebavil, potom se mě už nikdo na nic neptal. To byl jediný takový aktivista, že si dal závazek.

No a z Třince jsem nalodil na Vítkovice, kde jsme dělali cestu do Kanady a Sovětský svaz. Opět pšenice. A jeli jsme hořejší cestou, do Rigy, a teklo do nás jako do cedníku. Protože pan kapitán si to usmyslel. Nač by jel dolejškem, když mohl jet hořejškem. Takže poklapy se nám rozevíraly až dolů. Já jsem mu říkal, že to zalepíme, až pojedeme po řece. Že tam dáme remzeti pásky. A on ne. No tak ne. A přijeli jsme do Rigy, tam nás nechali na kotvě čtrnáct dní. A když jsme otevřeli ládovny, tak se z pšenice čoudilo. Bylo to zapoceny až na dno. Psal se Sea Protest, podepisovali to taková hošička jako steward a takovýhle šulín. A loď měla jít na dokování do Švédska. Tak jsem šel za radiákem a říkám: „Kdo sem má přijít.“ A on povídá: „Já tě potěším. Tvůj kámoš Podlena.“ Já jsem říkal: „Já tě potěším taky. Napiš telex na podnik, že vyloďuji na vlastní náklady, že už závazky socialistické republiky nemusím plnit.“

Tak jsem vyloďil. Přijel tam jiný bocman a já jsem přelodil na Blaník. Tady jsem pobyl jenom týden a už jsem jel. Vůbec žádné problémy, že by na podniku něco říkali, že jsem na Vítkovicích byl jenom dva měsíce, vůbec nic. A tady ten Blaniček, (ukazuje foto) tam jsem byl už potom king.

A jakým způsobem si představte. Co se tam nestalo. V Jugoslávii jsme nakládali auto barev, že natřeme loď. Plné auto. Byly tam čtyři ládovny a za čtvrtou ládovnou byl ještě takový lůček, široký asi dva metry. Dlouhý, já nevím, šest metrů nebo tak nějak. To mělo poklop, uzávěr. A jelikož barvy byly na paletách, říkal jsem klukům v Jugoslávii: „Hoši, tohle přece nebudeme tahat, vždyť barva je to na několik měsíců. Co s tím?“ A v tom lůčku byl takový ponton. Ten jsme vyhodili na ládovnu, lůček jsme otevřeli a jeřábík nám za karton piva všechny ty barvy, všechny palety, naskládal do toho lůčku. Poněvadž jinde ani nebylo místo, kam bychom to dali. Pod bak a do těch ventilaček, do těch domečků všelijakých, no konec. Zavřeli jsme lůček, zašroubovali, dali jsme na to ten ponton.

No a jeli jsme Suez kanálem a v Suezu se nám zbláznil kuchař a skočil do vody. Když ten kluk skočil, tak ti mahmudi ho vytáhli. A ten mahmud, co ho vytáhl, přišel za kapitánem a povídá: „Heleďte se, jak jsem ho vytahoval, tak on mně sundal hodinky. Ale ty hodinky stály sedmdesát dolarů.“ A kapitán povídá: „No já tady nemám žádné peníze. Tady nejsou žádné peníze.“ On povídá: „No, já nechci ani peníze. Mně by stačila plechovička bílý.“ Kapitán začal blednout, poněvadž věděl, že máme ten velikánský náklad barvy. Já jsem moc mluvit nemohl kolem toho, protože oni uměli taky česky. A mluvili taky polsky ti hoši. Ale říkal jsem: „Kapitáne, klídek, já je tam vezmu.“ Tam byla taková malinká barvárna vzađu, malinká místnůstka. A když jsem tam došel, zjistil jsem, že už schází několik hodin. Už i tomu vojákovi spadly hodinky a on se na to koukal. A všichni chtěli bílou. Čekal jsem teda, že budou volat houkačku, že kapitán má infarkt. Přivedl jsem je pěkně do barvárně, tam nebylo nic, tam byly staré plechovky antifaulingu. Otevřel jsem dveře, uhnul jsem se, aby mě neušlapali. To byla malinká místnůstka. „Kde máte tu?“ Já povídám: „Nemáme, my ji budeme kupovat v Bombayi.“ „To není možný.“ Já povídám: „No tam je lacinější.“ To by je nenapadlo, že je to v tom lůčku. Navíc na lůčku byl ten veliký ponton. Ten plovoucí vor. Kapitán tam pomalinku šel a já mu říkám takhle bokem: „Nebojte se, to je všechno schovaný.“ Na lodi normálně policajti, obešli celou loď, dívali se všude, pod bakem, do těch domečků, ani plechovka. Jenom ten antifauling. A kapitán říká: „Tak si ho vezměte. Já vám ho dám.“ Ať vám tady zametá ulice třeba.

Samozřejmě kluk vyloďoval, jel s ním domů elektrikář. Poněvadž v takovém stavu, jestliže se vám někdo zblázní, musí někdo s ním. No a celé nalodění jsem měl klid. Poněvadž jsem zachránil těžkej náklad. Poněvadž podnik by zaplakal. Oni ti mahmudi, to nejsou žádní milodarcí. Tak jsme je zklamali. Holt. Vzali si ten antifauling. Já říkám: „Tím si můžete hasit co chcete.“ Poněvadž to bylo úplně na spodek lodi. Byli zklamání, nadávali, ale co se dalo dělat. Nic se s tím nedalo dělat. Naložili jsme člunaře a přejeli jsme Suez celkem v pohodě. No tak, člověk se k těm člunařům musel chovat slušně, víte. Pokud se k němu chováte nějak hulvátsky, tak oni vám to oplatí. Něco vám šlohnou, nějaké ty mosazné zátky, to je hodně bavilo. Tak jsem se na tom Blaničku měl celkem dobře, poněvadž každý mě nechal žít.

T: Za ty zásluhy.

N: Za ty zásluhy, ale takhle. V tu dobu už jsem měl taky něco odjeto. On ten Podlena mě taky malinko vycvičil. Jak se co dělá a nedělá.

Tady na tom Blaničku, potom mě pustili na dovolenou. A pak jsem nalodil na Mír. Přišel kapitán Smětal, co se mnou dělal zkoušky na Kladně, takže tam to byla, dalo by se říct, pohoda. To byla pohoda. Jak číť, tak kapitán.

A potom jsem se znova nalodil na Prahu. A to jsme jezdili do Džidy, vozil se tam fosfát a takové věci. A tam byla alpská kombinace – kapitán Hobza, specialista na potopení Pionýru. No můžu vám říct, to byla věc. To byla věc. Tady ten mládenec se vyznamenal tím, že když jsme přijeli do Rostocku a on jel s nějakým mašínákem k lékaři, tak se venku lehce opil. A když naskakoval na pilotský žebřík, tak místo toho hopnul do vody. Skočil, musel jako lasička skákat. Mistr to byl takovej. A ta pilotůvka, ta se houpala, to je jak kačena. Poněvadž byly vlny na tom Baltiku. Vyplaval. Tam byla jediná výhoda, že ta pilotůvka nebouchla o bok lodí. Jinak tam měl hlavu na seškrábnutí lopatou. A ti dva Němci, to byli staří chlapíci, tu pilotůvku teda odstrčili. To bylo neštěstí, že se na něj koukali. A stalo se, že kluk co tam byl, vyhlásil poplach „Men of a bórd“²¹⁹, „Muž přes palubu.“ Kapitán se nám topí. Tak já jsem utíkal ke člunu, že ho spustím. V tom čluně byl kluk a povídá: „Nejde nahodit motor, tak co bysme tam asi dělali, že jo.“ On se teda chytil takhle té pilotůvky, takže ho to jako houpalo. Šel dolu, zase byl nahoře, až ho potom nějak vytáhli. On ten člověk se má zádama táhnout. Oni ho táhli po bříše. Prostě všechno jinak. Kdyby si ho podvázali špagátem, otočili, vytáhli. No, všechno bylo jinak. Takže mládenec se nám pěkně vykoupal. A byl v nemocnici, nakonec ležel vedle toho mašínáka. Ten najednou kouká, co tam vedle něho dělá kapitán. Byli hodní, že mu oblek ještě vyčistili, vysušili, no a asi za čtyři dny ho přivezli loď. Potom samozřejmě už neodmítnul opasek, aby se uvázal.

A vyloďoval jsem po čtyřech měsících. Přelodovali mě opět na Kriváň, kde jsme jezdili do Alexandrie a vozili jsme železo. Tam už byl váš táta. A zjistili, že loď půjde do světa, že ji koupí Řekové a že my s ní uděláme cestičku do Namibe, s takovým lepším nákladem, co se tak mohlo do Angoly vozit. A Namibe, to bylo takové soustředění Unity,²²⁰ Kubánci a vládní vojsko. Když přišli na palubu, tak jsme nevěděli, kdo je kdo, poněvadž každý měl na sobě jiný hacafrak. Takhle nad námi byli Kubánci. Takže ráno jste viděla sto padesát kubánských zadků, jak to tam šoupou ze skály. No, před námi byla kubánská loď, vojáci. Takže číť požádal Kubánce, poněvadž se báli těch žabích mužů. Aby nás nevyhodili do povětří. To bylo 17. 3. 1987. Váš otec vyloďoval. Přišel tam kapitán Ilin, Sovět. Číť Petřík tam byl.

T: Co jste vezli do té Angoly?

N: Tam byly nějaké lepší věci. Ale pro všechny. Ať to byla Unita, ať to bylo vládní vojsko nebo Kubánci. Tam se motalo tolik uniforem, že jsme nevěděli, kdo je kdo. Ten východoněmecký lodivod říká: „Já se vůbec divím, že jste tady na kotvě přes noc přežili.“ Jiné lodě tam byly vyhozené na břehu. No a kapitán z toho nebyl ve svém živlu. Já povídám: „Kapitáne, já vám něco povím. Mně kdysi hádal Ind v Indii, že ani nespádnou s letadlem, ani nevybouchnu. Zatím se mně všechno vyplnilo. Tak kvůli čemu bysme museli vybouchnout, když jsem tady já.“ On se tomu smál. No a vyložili jsme, v pohodě, nic se nám nestalo. Kubánčiči samozřejmě házeli nějaké výbušniny do vody. Takže v mašině se, co se mohlo odlepit od stěn, tak se odlepilo. Protože loď už měla nějakou výsluhu. A byla na odepsání. Byla odepsaná ta loď. To už nemělo glejty, nic, to už bylo na dojezd. A pak jsme jeli do Ghany, kde jsme nakládali dřevo. Kmeny. Do Bremen Háfnu.²²¹ Tam se loď předávala řecké posádce.

Na loď přišel kvůli obnovení Lloyd Register.²²² Polák. Měli jsme palubní náklad, tak mě nic lepšího nenapadlo, než že jsem všechna lana vyměnil. Aby měl každý co dělat. Tak se všechno namazalo, vyměnilo, co se dalo, to se vyměnilo. Těch špulek tam bylo všude moc. No a při všech těch zkouškách, co ten Lloyd s náma dělal, tak loď obstála, nebyly žádné závady. Tak přišel za mnou kapitán a povídá: „Bocmane, já bych potřeboval, abyste tady zůstal. (smích) S těmi svými čtyřmi chlapci. Protože mně přijede Syřan. Toho sem nechtějí pustit. Do Brém.“ Ten musel nalodit někde v Antverpách. A pak tam byli čtyři ejbíci z Čile a ti si uměli tak zavázat boty. Říká: „To je neštěstí. Oni ani neumějí uvázat sterling, abysme. Když jezdili s těma baumama, tak to se učil číť elektrik a kapitán. Ti k tomu vůbec nemůžou. Ti jsou na umytí, na oklepání a nic víc.“ No, úplně jináč to všechno bylo. Tak volali na podnik. Generální ředitel, pan kapitán Podlena, říkal: „Tak, Nožička do autobusu a já si to tady s ním vyřídím.“ (smích) A už to bylo hotový. Polovina posádky odjela už před tím a my, co jsme předávali, tak jsme ještě zůstali. A na podniku říkali: „Tak hochu, když jsi takovej bezvadnej, tak my ti něco předvedeme.“ A poslali mě na Mír a Vietnam. Danang. A tam bylo těch sedmdesát zilů, ten spešl náklad, a čekali jsme na dva tajfuny, Nina a Fylis. Kapitán Hobza a číť Zeman. Velice alpská kombinace. Kája Zeman. Na palubě bylo asi šestnáct lidí posádky.

²¹⁹ Přesně: Man over board. – Muž přes palubu.

²²⁰ UNITA – National Union for the Total Independence of Angola.

²²¹ Bremen Hafen – přístav Brémy.

²²² Lloyd Register – nezávislá společnost pro klasifikaci námořních lodí.

T: Proč tolik?

N: Poněvadž to ostatní byla školka. Tři ejbíci, tři mladší námořníci a ostatní byli lodníci. Na zaučení. Jinak posílali dva bocmany, jednoho hlavního a dalšího, co měl mít tu školku. Tak jsme přijeli do Vietnamu, zakotvili jsme, hlásili tajfun, takže lodě, co stály u nábřeží, vypluly. Kapitán žádal pobřežní stanici, že bychom aspoň vyložili ty výbušniny, co jsme někde měli. A z té stanice povídá: „Podívejte se kolem sebe. To máte všichni stejný.“ Tak jsme hodili kotvy od sebe, všechno se uvázalo, čluny se uvázaly ocelovými lany, stejně se nedaly spustit. A jdeme takhle po palubě a kapitán mi povídá: „Bocmane já se bojím.“ Říkám: „Kapitáne, víte co to je za čest, já a Hobza jako andělé budeme tady nahoře na nebi se koukat, jak žije Vietnam.“ A on mně napsal do posudku, že jsem podcenil námořní nebezpečí. Samozřejmě jsme celou akci přežili, sedmdesát zilů jsem si vyložil já sám. Na baumech. Na jeřábech. Poněvadž tam nebyla u nábřeží žádná taková mechanizace. Takže já s klukama ejbíkama. Samozřejmě na zádi, v páté ládovně, to bylo nešťěstí. Ten baum se musel dát na blok. Tam jsem měl Karla Bartolšicovyho a ten jenom ukazoval. A tady ten kovboj tam přiběhnul v helmě a s pišťalkou. Já povídám: „Hele, vypadni odsad', nebo ti toho zila hodím na palici.“ Už toho bylo dost.

Vyložili jsme, nic se nestalo. A on začal křičet: „Všichni si vezměte volno.“ Já povídám: „Ne, ne chuchu volno. My teď jedeme do Singapuru na loděnici, tam budeme na Vánoce a Silvestr, tak tam si vezmeme to volno, víš. A zapiš si to do deníku.“ Tak jsme pěkně jeli do Singapuru, tam nás chytil Fylis po cestě. Ale takový tajfun, fouká, fouká, někde na pobřeží, točí se to. Nejhorší jsou příklepové vlny. To vám několik tun spadne na loď a potom je ende. Tak jsme přijeli do Singapuru. Všechno ha ha ha, hu hu hu. Silvestr. Na zádi byly velké stoly, tam jsme oslavovali, popíjeli. A najednou pan číř Zeman přišel s mlíkem, v bílý uniformě. Na Nový rok. A povídá těm mladejm mládejcům, těm lodníkům: „Tak mládenci, vylezte na ty stožáry.“ Všichni byli podnapilí. „A jak si dělníci oklepali základy, že to uříznou, tak to zaminujte. To by bylo nejlepší. Aby jim to nezrezlo. A ještě takový jeho spešl nápad. Ten písek, co měli dělníci zametený, aby lodníci vzali lopaty a naházeli jim ho do vody. Mně si ani nevšiml. Já jsem říkal: „Kolem mě chod'te jako duch, nebo se mně zblázněj klepeta. Ty vole.“

A ještě jedna perlička. Na té lodi bylo tolik lidí na palubě, ale nebyly žádné dílny. A oni čekali, co já udělám, s těma lidma, co budou dělat. A jelikož na zádi byl od bazénu takový komunikační můstek k zadnímu stožáru, tak jsme přes to udělali šapitó, že to vypadalo, jak když je tam cirkus. Poněvadž tam bylo hodně separačních plaket. Byla velikánská ta zád'. A bylo hodně podkladového dřeva, tak jsme udělali stoly. A byla tam malinká dílnička, kde jsem mohl tak akorát dělat kafe a čaj těm klukům. Jinak nic. Jinak nic. Poněvadž bylo období dešťů, tak oni se smáli s panem kapitánem Hobzou: „Copak ten bocmánek vymyslí.“ A já vymyslel tohleto. Takže všechny boční klíny se sundávaly, nosily pod tu plachtu, tam pěkně oklepaly, natřely. A když jsme cítili, že by tam někdo šel, tak jsme tam dali ještě něco, aby se dvěma nedostal. Takže on když šel na kontrolu, tak musel lézt po zemi. Po čtyřech. Jinak jsme tam měli cestu. No a když se neklepalo, tak jsme klepačku pustili, aby klepala stále. Protože jsme měli pod sebou různé alkoholy, takže jsme byli vybavení, mohli jsme si dát, aby nám nenastydly nohy od té zimy. Tak hoši měli smůlu. Měli smůlu. Všichni měli co dělat. Zaplétala se lana. Já jsem vozil s sebou celou výbavu. Jehly na zaplétání lan. (ukazuje v šuplíku srovnané nářadí pro zaplétání lan) To já mám, já jsem vybavenej. Tak jsem navíc měl školení kolem toho zaplétání.

T: Takže lodníci byli připravení.

N: Byli připravení. A měl jsem klídek. A měl jsem tam boxovací pytel, to jsem měl pomalu na každé lodi. A najednou se na tom pytli objevila hlava Hobzy a z druhé strany hlava Zemana. A když jsem šel z můstku, tak mi říkali: „Kdo tě našťval?“ Já povídám: „Celer.“ To byl Hobza. Otočit, bum bum bum, hotovo, ende, a byl jsem klidnej. A ti, když se to dozvěděli, byl konec.

A v tom Singapuru říkám Zemanovi: „Hele, vždyť jsi nám dal volno, ne?“ „Ne ne ne. Žádný volno.“ Já povídám: „A copak se stalo?“ „To víš, můj kluk si pozval bandičku, máma mně zmizla s nějakým cizincem o Silvestra, kluk podpálil gauč, tak to odnesou tihle kluci.“

A po Silvestru přišel na loď nějaký pan Fung. Šéf těch dělníků. A koukal jako blázen. Povídá: „Heleďte se, co to tady je! Proč jste to zaminírovali? A kde je písek?“ Já jsem říkal: „Támhle ten, v bílý kombinéze.“ Fung povídal: „Vždyť mě zavřou.“ No a já jsem šel, že tomu Zemanovi jednu plácnu, protože ten Fung mi říkal: „To je můj konec. To je můj konec.“ A už jsem tam nedošel. Tady se mi to stáhlo a už jsem jel do nemocnice. A agent v Singapuru povídá: „Člověče, vždyť ti dva dementi vám život nedali, tak si to neberte.“ Tak jsem se rozčílil. Tohle už bylo silný kafe na mě. V tu dobu už byl Zeman sesazen z kapitána. Poněvadž v Alexandrii potopil bárku. Honem, honem někam spěchali a nikdo se nepodíval, že tam ještě stojí loď. A šroubem to tam šouplí. Tak tam byla taková exotika.

A jeli jsme do Jugoslávie. Cesta to byla dlouhá, než jsme naložili a vyložili. Ještě jsme byli nakládat v Réunionu²²³ a tam všude. Potom vlastně ještě jsme jeli vykládat, byla to dlouhá cesta. Ale ti lidi si mě nevšimli. Nevšimli si mě.

A v Lisabonu jsem navštívil místo, jmenuje Cabo de Roca,²²⁴ Na konci světa. To mám certifikát v originále. (ukazuje certifikát) Tam vám za dolar napíší, jak se jmenujete. Že jste tam byl. Takže to bylo vynikající. To byly takové výlety, kam se jen tak nepodíváte. Protože já byl spíš takový výletník. Když jsem někde byl, tak jsem koukal, abych se podíval.

Potom vylodil, na tu loď nalodil kapitán Búci, nalodil tam jiný bocman, Pepa Poláků. A udělali nějakou cestu a ten Petřík, co střídal čífa, tak ten miláček na Baltu se šel podívat na ponor, nalítej. Nenechal se uvázat a z toho žebříku spadnul do vody. Samozřejmě, kapitán Búci vyhlásil „Mayday“,²²⁵ ne „Men over board“. Takže se sjížděly lodě. Sjížděly se lodě a Západní Němci zjistili, že plave chlap ve vodě. Tak ho vytáhli, lehce podchlazenýho. Když ho vytáhli a dali do vany, tak zhebnul. A bylo vymalováno. Bylo vymalováno a bylo po Petříkovi. On byl takový malinkatý Napoleonek. A takovým tím „já bych chtěl někoho zlikvidovat“, měl po ptáčkách.

(pauza; po přestávce ukazují nástroje na zaplétání lan, na šití plachet)

N: Vidíte, to byl meršpítel na povolování šaklů a zámků všelijakých. Já byl takhle vybaven. Když jsem přišel na loď, ještě jako ejbík, tak jsem šel za bocmanem. a říkám: „Podívej se, to je moje nádobičko.“ A byl jsem jeho. Už jsem byl jeho. Poněvadž tady to zaplétání lan, třeba ten Vlastík, ten to uměl velice dobře, ale nepředával zkušenosti. On potom udělal knížku, ale byl takovej zataženej. Pak ho sundali z bocmana, tady ten Podlena ho sundal. Takže to bylo špatné. Prostě on tam měl nějaké kluky, co mu popíjeli, a byli to hoši v KSČ, kterých nebylo málo na tom Trinci. Pak u mě jezdil jako ejbík a pak si pořídil tu firmu Viking.

(záznam přerušen, vyprávění se netýká tématu)

N: Tak kde jsme skončili?

T: *Skončili jsme tím, že jste málem přišel o život kvůli těm dvěma, jak jste jim říkal alpská kombinace.*

N: Alpská kombinace. Tam šlo o infarkt. Pak jsem si uvědomil, že to je blbost. Já jsem byl dřív takovej malinko výbušnej. Potom ještě na Orlíku s tím Hobzou znova. A co se nám nestalo. Jeli jsme z Brazílie, vezli jsme náklad do Saudské Arábie a v Tanzanii, Dar Salam,²²⁶ jsme vykládali nějaké věci. A měli jsme naloženou překližku a přišli tři kluci a schovali se nám za ty překližky. Jednoho kluka jsme vytáhli. Koukaly mu nohy. Já jsem šel za tím Hobzou a říkám: „Kapitáne, my tam máme schovaný kluky. Jednoho jsme vytáhli, vyhodili jsme ho, ale bude jich tam víc. Sám nikdy nikdo neutíká.“ A on mi povídá: „No bocmane, tak budete mít o několik dejmanů víc.“ A ještě říkal, abych pozval nějaký policajty s čoklama. Jednoduchý by to bylo, zavřít ládovnu, pustit tam CO² a byl by klid. Ale to je zabijáctví. Bylo to už v roce devadesát. Už po něžné revoluci. Jednoduchý by bylo je zabít. Ale to se nedělá. Já na to nemám, já nezabiju ani slepici, ještě abych zabíjel lidi. Já můžu bojovat, ale ne zabíjám. A jsme u Somálska, poklop a najednou dvě černý hlavy na mě koukají. Já jsem myslel, že to je sen. „Please, water, water.“ Vodu, vodu. Tam byli asi pět dní bez vody. Nic neměli. Jenom trenýrky. Tak jsem je vytáhl na palubu. Kluci jim přinesli vodu, nějaký teplý čaj a takové věci. Šel jsem za kapitánem a povídám mu: „Tak kapitáne, máte dva lidi navíc. Jak jste si přál. A jsou pěkně tmaví.“ Jednomu bylo čtyřicet a jednomu asi patnáct. On přišel asi za půl hodiny, lehce nalítej a povídá mně: „Heleďte, bocmane, nebuďte humanista, hoďte to do vody.“ Já povídám: „Ale. My si nějak pleteme pojmy s dojmy. Vy jste je chtěl, tak je tady máte.“ A teď on: „Zavřít.“ No pomalu by je nechal, já nevím, mučit a já nevím, co všechno. Úplně byl nalítej. Teď u Somálska mně povídá: „Připravte dva bochníky chleba, kanystř s vodou a udělejte ponton.“ Já povídám: „Jako za Kolumba. Kapitán Morgan.“ Udělal jsem si z něho blázna, poněvadž v devadesátém roce takový hošiči, to už si člověk musel dělat blázna. To byl nenapravitelný komunista, který říkal: „Přijdou sem tanky, doma vás zlikvidují.“ A takový kec měl. Svoloval posádku, já byl takhle v koutě, a on povídá: „Jestlipak tady máme toho.“ Nějak mě nazval, jako „hodnýho bocmana“ a takový kec. Já povídám: „Tak hele, ty kovboji, s tím tvým leninismem teď tady něco předved’.“

Že se teda spustí člun, že doktor dá těm klukům nějaká sedativa a že je vyvezou v Somálsku na břeh. Tam byl čtvrtý důstojník nějaký Klementis. Jeho strejdu pověsili komunisti. Čerstvě vyštudovaná vysoká škola, a

²²³ Réunion – ostrov v Indickém oceánu; jedná se o zámořský region Francie.

²²⁴ Cabo de Roca – nejzápadnější místo Evropského kontinentu; Portugalsko.

²²⁵ Mayday – mezinárodní poplachový kód v případě neštěstí.

²²⁶ Anglická transkripce Dar es Salaam – největší město v Tanzánii, leží na východním pobřeží Afriky.

ten měl ještě s někým pilotovat člun s těma černočama. Já povídám: „Á jedna. Člun nespouštím. Á dvě, v Somálsku je válka. Můžou je postřílet ty hochy.“ A Klementis povídá: „Teď jsem dodělal vysokou školu a vy mě posíláte na jatka?“ A on povídá: „Pane Klementis, vás to bolet nebude. Vždyť je to jenom pink pink.“ On povídá: „Ty debile, tak si s nima jed' sám.“ A přihlásil se stevard Darmuža, že spustí člun a odvezou je. Ti dva. On, který neuměl ani pomalu plavat. To byl ten, co se topil v Rostocku. Já povídám: „Vy toho máte málo? Člun nespustil ten kluk v Rostocku schválně. Nenahodil motor. Poněvadž vás nenáviděl. Protože jste mu před tím dělal peklo, pane. Každěj vám přál, abyste se utopil.“ A pustili jsme se do sebe těžce. My jsme byli pod firmou Armáda²²⁷, my měli áčko na komíně, takže oni si mysleli, že jsme kdo ví co. Jeli s námi do Jordánska, nejdřív do Džidy. Pak jsem vyloďoval, po mně přišel Pepa Bohata. Já říkám: „Pepiku, máš tady o dva navíc.“ „Ježiš.“ On už to zažil na Slapech. Povídal: „To je průser, kamaráde.“ Ale nebyl. Ta firma povídá: „Heleďte se, my s tím máme dost zkušeností. S těmi utečenci z Afriky. Loď pojede zpátky kolem Tanzanie, tak tam zajedete, zakotvíte, oni si je vyzvednou a bude klid.“ Taky to tak dopadlo. Ten Pepa je vybavil nějakými věcmi, pomačkanými lančmíty²²⁸, co zbyly v ládovně, jak jsme je vezli do Jordánska. Udělali si balíčky. Když přijeli hoši do Tanzanie, do toho Dar Salamu, tak čtyři policajti přijeli člunem a odvezli je z lodi. Nikdo nevěděl odkad' jsou, jak se jmenují, nikdo. Jediný já jsem to věděl a oni věděli moji adresu. Tak ten mně psal dopis, jak to dopadlo, jestli je hodí do vody nebo je nehodí do vody. A když přijeli k nábreží, tak policajti se pustili do toho lančmítu. Prostě se začali hádat, kdo si vezme ty balíčky. Mezi tím kluci vyskočili z lodičky a byli v hajzlu. Takže bylo po ptákách. Takže se akorát s námi svezli. Ten Hobza zbytečně udělal takovou divočinu. On by poslal, já nevím, čtyři lidi z posádky, aby vyvezli někoho v Somálsku. By je tam stříleli na počkání v tu dobu. Tam byla občanská válka, a stále se tam blbne. Jenom kvůli tady tomu. Když to se dalo řešit úplně jinou cestou. Přes tu Armádu.

T: A to bylo co za firmu?

N: Nějací Dánové. Áčko jsme měli takhle na komíně a tím pádem se ti hoši spletli. Ty útěky z Afriky, to bylo neštěstí. To bylo neštěstí. Žádali jsme čoklíky na loď. To bylo někde v Togu, kde Italové měli čokla a ten hlídal. Ten okamžitě utečence našel. Poněvadž on je nikde nikdo nechce. Byla to přítěž. Byla to velká přítěž. Měli jsme ho dát k soudu tady toho Hobzu. A Podlena, který dělal řiditele v tu dobu, to prostě smetl ze stolu, že Hobza odejde od podniku, už byl jako důchodce, že to tedy nebude řešit. Ale psaly o tom noviny, bylo toho tady plno. Kdyby Hobza v tom Dar Salamu zavolal policisty, tak pes by je našel. Přeházela by se ta překližka. A byl by klid. A my tam stáli, odjezd se nějak prodlužoval, my jsme nikam nespěchali.

T: Změnilo se toho po listopadu 1989 hodně? Pokud jde o cesty, o práci.

N: No, změnilo se to. Snižovali stav posádek. A největší neštěstí bylo, když lodě vekslovali do Valletty²²⁹ na Maltu. Nakonec jsme jezdili pod maltským křížem. Naloďovali jsme jenom na dobu šest měsíců nebo nic. Kde vlastně za nás nikdo nic neplatil. My jsme si museli platit zdravotní pojištění a sociální pojištění. My jsme měli jenom dolary. Z toho bychom museli udělat nějaké daňové přiznání, to by bylo nepředstavitelné, to bych nemusel ani jezdit. Takže když jsem šel v pětapadesáti do důchodu, tak jsem si vysloužil šest a půl tisíce důchod. Ale nebyl jsem to jenom já. Byli to všichni.

T: Jaká byla vaše poslední cesta? Věděl jste, že bude poslední?

N: To už jsem věděl. To byla loď Prokop Holý. Odjeli jsme někde z Ruska, jeli jsme na Costa Ricu do Puerto Limon. V Puerto Limon jsme vyložili a čekali jsme, kdo nás bude střídat. A loď koupila dánská firma Klipars.²³⁰ Od Koženýho. Kapitán se dohadoval s tou firmou, že bychom zůstali jako posádka. Ale proslýchalo se, že mládenci z podniku, že by se taky chtěli dostat lehce k té firmě, v čele s generálním ředitelem. A ti Dánové říkali: „My máme zájem jenom o lidi. My nemáme zájem o ouředníky. My jsme soběstační.“

Navíc nás na tý Kostarice obtěžoval tajfun Mitch.²³¹ Řádil pekelně. Takhle se točil. Slejváky a houpání a já nevím co všechno. Takže kluci dělali v tělocvičně sítě, abychom vůbec něco dělali. Nakládací sítě. A říkali: „Na co to budeme dělat?“ Já povídám: „Až si budeme vykládat bagáž, aspoň nám nespadne do vody.“ Z Costa Ricy jsme přešli do Panamy a z Panamy nás přijela vystřídat indická posádka. Se vším všudy. Vyjeli jsme z Cristobal Colón a Panamu už jsme přejezdili mikrobusem, přímo do Paname.²³² Do hotelu a

²²⁷ Armada Group of Companies – mezinárodní spediční společnost.

²²⁸ Konzervy mletého masa „luncheonmeat.“

²²⁹ Valletta – hlavní město Malty.

²³⁰ Dánské námořní konsorcium Clipper Group.

²³¹ Hurikán Mitch, 27. října 1998; nejsilněji zasáhl Mexiko, Guatemalu, Honduras, Nicaragu.

tam jsme čekali na letadlo. Jeli jsme postupně, nejela celá posádka, nebyly lístky. Já letěl poslední. Protože jsem nikam nespěchal. Já už jsem věděl, že budu končit. Už jsem měl flek na tom bazénu. Cesta to byla výživná. Z Panamy jsme letěli do Kolumbie, z Kolumbie na Arubu, všude jsme přestupovali jako blbci. Z Aruby jsme letěli do Holandska a z Holandska k nám. Takže jsme říkali: „Zaplať pán bůh, že nejsme v leteckých katastrofách.“ Že jsme nespadli.

T: Při tolika přeletech.

N: Při tolika přeletech a ještě k tomu s Columbia Airlines. Tak jsem v klidu odešel. Já jsem mohl jezdit dál, samozřejmě, poněvadž jsem byl absolutně fit. Ale chtěl jsem si splnit ta bojová umění, co jsem vám ukazoval. Začínal jsem s taj-či.²³³ To bylo jenom chvilinka. Pak jsem přešel na aikido. Mistr Ušiba²³⁴, co to vymyslel. A pak jsem šel do džiu džitsu.²³⁵ A jezdil jsem na tom kole, stanoval jsem. Na tom bazénu já jsem měl, dalo by se říct, takovou volnost. Poněvadž jemu to bylo jedno. On mně platil jenom to, co si oddělám. Nějaká dovolená nefungovala, takže když jsem řekl, že budu měsíc na kole, tak jemu to bylo jedno. Mohl jsem třeba i jít jezdit k Povodí Vltavy, na ty osobáčky. Ale zase jste uvázaný. V létě. Tam nemůžete nic, žádnou dovolenou. Jedině v zimě.

Před tím jsem byl ještě na lodi Svitava, ta byla vynikající. Vynikající v tom, že ji stavěli někde v Konstanci a dali tam východoněmecké jeřáby, co tam někde ležely na břehu. Posadili je na loď a my jsme se Svitavou vyjeli. Měli jsme naložené železo, kolejnice z Polska, do Baltimore. A nakonec jsme zjistili, že to ani nebylo tak vodotěsné, že nám všude teklo. A když jsme ty kolejnice vykládali v Baltimore, tak jeřáby ještě takhle seděly. Ale pak začaly padat. Pod nákladem. Totiž tam nebyl žádný brzdící systém. Tam byly takové osičky a časem vykládky se ošoupaly, takže ty raify padaly dolů. Já tenkrát myslel, že mě omejou. A ještě navíc, co se nám nestalo, že se nám tam zabil kluk. A to bylo blbý.

T: Úraz?

N: Spadnul, nalitej, ze schodů a rozmlátil si hlavu. To bylo u Mysu Dobrý naděje. Jeli jsme z Austrálie do Kolumbie, byla večere na zádi, zákaz alkoholu a ti mistři tam, co tomu vládli, přinesli nějaký alkohol. V tu dobu já už jsem vůbec nepil. Absolutně žádný alkohol do sebe, poněvadž tady ty si to nepřáli ti hoši. Tak jsem si říkal: „Hochu, nepokoušej d'ábla.“ A ještě tomu Martinovi jsem říkal: „Člověče, nepij, je to blbý, poněvadž oni si Malťani alkohol nepřejou.“ A on povídá: „No já končím. To už je moje poslední cesta, poněvadž já jsem automechanik a já končím.“ A byl jsem takhle na televizi a za dvě hodiny přišel kluk za mnou a povídá: „Volá tě kapitán, Martin spadnul ze schodů.“ Když jsme tam přišli, tak už byl zhrocenej, oni ho odvedli do kajuty, a v palubě byla jáma od hlavy. Už byl fialovej v obličejí, když jsme přišli. No, pecka, poněvadž měl přes sto kilo. Šel strojovnou zpátky na záď, kormidelnou. Tak jsme ho vynesli na palubu, no a byla zábava. Doktor žádnej na lodi, druhý důstojník dělal takzvaně lékaře. Tak oživování. Když mu šáhnul, (ukazuje na zátylek) tak mu nadržel mozek, to byl konec. Takže se vyklidila ta nejmenší lednice no a chlapec šel do tý lednice. A vezli jsme ho do Kolumbie. Tam ho spálili a poslali jenom urnu. V Kolumbii ležel ještě tři měsíce. Tam si ho vyžívovali, poněvadž to stálo strašný peníze. A ještě zjistili, že má v sobě ten alkohol.

T: Takže bylo vyšetřování.

N: No strašný. Byla ho škoda, byl to dobrej svářeč a všecko. On pil, ve vysokých sklenicích měl kolu, ale v té měl víc vodky než koly. No, samozřejmě v Kolumbii strašná kovbojka. Oni si mysleli, že jsme ho snad zabili nebo co. Vyšetřování. No, peklo. Potom jsme jeli z Kolumbie do Dublinu. Nebo tam nějakm na hořejšek, ještě byl v Kolumbii ten chlapec. Londondery²³⁶ jsme jeli. Do Londondery. Tak to byla taková pochoutečka, kdy jsem zažil nebožtíky na lodi.

Taky se mně oběsil kluk. Na Blaníku? Ne. Vltava, Otava? Už si nepamatuji. Vyjeli jsme z Koperu a v půlnoci ten kluk měl střídat ve vachtě toho Janka z Liberce. A Jano bouchá, on se neozýval. Tak se takhle podíval, víte, jak byly dole ve dveřích ty fuky, a viděl nohy, jak visí. Vyběhl na můstek, otevřeli kabinu. Naštěstí ten visel na slabým špagátku. A byl hubenej. A teď to začalo. Samozřejmě kapitán otočil loď a jeli jsme zpátky.

²³² Španělsky Ciudad de Panamá – hlavní město Panamy.

²³³ Čínské cvičení, dříve vyučováno především jako umění sebeobran.

²³⁴ Bojové umění aikido – zakladatel Morihei Ueshiba (1883–1969)

²³⁵ Tradiční japonské bojové umění.

²³⁶ Londonderry – město v Severním Irsku.

Naštěstí tam byl lodní doktor. Naštěstí ve střízlivém stavu. Takže začal ožívování, z pusy do pusinky. On neměl ani tu dejchačku. Tak jsme byli dobře vybaveni. No a Jugoslávci přijeli a kluka z toho dostali. On vůbec nevěděl, že si hodil mašli, si představte. Vůbec to nevěděl. Hodnej kluk, šikovnej kluk, vůbec to nevěděl, vůbec nevěděl, jak se to mohlo stát. Tak ho poslali domů. Lodní doktor se ho ptal, z jakého důvodu. On vůbec nevěděl. Prostě vypáčil strop, za kabel to chytil a zhoupl se. A díky tomu Jankovi žije. Protože kdyby ten Janko ho nechal viset třeba deset minut, tak bylo pozdě. Takhle on visel jenom chvíli, nezlomil si vaz. On vlastně byl přiškrcený jenom. Tam byl kapitán Plachý, to byly celkem dost na něj takový záhuly. Taky nová loď, všelijak se to tam motalo a nemotalo. No ale dopadlo to dobře.

A na Brně, jak jsem vyprávěl, tam jsem zažil, že si kluk podřezal žíly. To byl dvojnásobný inženýr a z pěti jazyků měl státnici, si představte. Za ty žíly ho podnik vyhodil od podniku a ten mládenec, jelikož byl takový znalec toho všeho, se dal ke společnosti Interlichter.²³⁷ Měli Julius Fučík a ten jezdil Ukrajinu, Uskudunajsk,²³⁸ Pakistán, Karáčí, Bombay a takový trojúhelník dělal. Vozil takové speciální kontejnery. V Bombaji ty kontejnery vždycky vyhodili na kotvě a Indové brali plechy z těch kontejnerů. A tady ten mládenec, jelikož znal Bombay, oficír, znal angličtinu, velice chytrý, strašně chytrý, tak si najal Taj Mahalu²³⁹ pokoj a zahrál si na Jamese Bonda. A zjistil, kudy a kam ty kontejnery mizí. Volal policii, policie řekla, ať si toho nevyšmá. Mezi tím přijel hošík s penězi a říkal mu, ať opustí Taj Mahal, ať si toho vůbec nevyšmá. Tak tenhle ještě volal na naši ambasádu, co má dělat. A když tam znova přijeli policajti, tak jeho hlava byla v míse na ovoce a jeho tělo bylo ve vaně. Uřízli mu hlavu. A bylo po James Bondovi. Takhle se mu odměnili hezky, chlapci. Ať si toho nevyšmá a bylo to.

Rataj se jmenoval. Šikovnej, chytrý chlap, ale takovej zvláštní. Byl až přeštudovaný. A jelikož se jim polámala mašina, tam hoši špatně dávali trubičky, to se stalo za mé služby, tak šel do kajuty, vypil flašku whisky a podřezal si žíly. V koupelně to vypadalo jak na jatkách. To ještě chtěl skočit do vody. Otevřel okno, zase spadnul zpátky. Jak byl nalitej. Tak jsme ho odnesli do ošetrovny, no a lodní lékař, někde z Košic, nějaký doktor Jindřišák, ještě mu chtěl otevřít hlavu. Že se mu podívá na mozek. Já říkám: „To ještě uděláš nejlíp, vole.“

Ale co se nestalo. Doktor vzbudil šéfkuchaře, aby mu asistoval. Někáký Pepa Šindelář, zvaný Kulička. Pepa přišel k posteli a zase odešel. Tak doktor pozval druhýho palubního důstojníka, to byl Polák. Ten se opřel o postel, najednou pink a byl pod postelí. Každý to nesnášel. A já povídám tomu Jindřišákovi: „Ty vole, tak já ti ho sem přinesu v náručí, chytím ti to kleštičkama, podvaž mu ty žíly. Mně nevadí tyhle věci.“ Tak nakonec k tomu došlo. Žíly se mu podvázaly.

A potom z Basry letěl domů. I s tím Šindelářem, s tím Kuličkou, co měl infarkt z něho. On si vezme šéfkuchaře, aby mu pomáhal. Že porcuje maso. Že je zvyklej na maso. Šindelář dostal ten infarkt až další den. V kuchyni. To bylo takhle na oběd, já jsem měl službu od dvanácti do čtyř, to si pamatuju jako dneska. Jsem na obědě, Jindřišák za mnou přijde, povídá: „Pojď mně pomoci.“ Já povídám: „S čím?“ „On Kulička má infarkt.“ Tak samozřejmě nosítka, Kuličku jsme dotáhli. Teď doktor mu nemohl píchnout nic, žádnou výživu, on byl takovej sádelnatej, malinkej kluk.

No skončil špatně. Skončil velice špatně ten mládenec. On se taky trošku věnoval homosexualitě, takže si pozval k sobě nějaký hošíky.

T: Myslíte na lodi?

N: Ne, ne, ne. Doma. Doma. Vytahoval se s nějakými penězi, tak hošáci, když tak nějak byli při tom, to byli nějakí bývalí vězni, tak jeden vzal flašku se sifonem, praštil ho do hlavy a bylo po Kuličkovi. A ukradli mu auto. Soused je viděl, tak je chytili. V sedmdesátém čtvrtém. To jsme dostali telex. Na Vítkovicích. Tam byly takové osudy lidí, no. On byl takovej malinkej, tlustoučkej, jenom s maminkou. Maminka ho potom opustila, umřela. On se přestěhoval do nějaký bytovky, no a holt mu to nevyšlo. Bylo několik takových hošíků, kdy to skončilo i blbě. Třeba jsem měl na lodi kapitána Mičku. On se střídal s tím Podlenou. Takový vysoký chlapík. Vynikající člověk. No a jeho mamina si vzpomněla, že by si nechali postavit domeček od H Systému.²⁴⁰ Tak tomu H Systému složil dva milionky, potom za ním přišli a říkali: „Kapitáne, ještě milionek a máte domeček.“ Tak složil další milionek, zastavil byt někde na Václaváku. A když mu řekli: „Kapitáne, už nemáte nic.“ Tak ho odvezli do Bohnic a on si tam hodil mašli. Nepředstavitelný. Strašný. Strašný.

T: A když byly manželky na spolujždě, byly ve vztazích problémy?

²³⁷ Interlichter – mezinárodní plavební podnik, jehož členy byla říční rejdářství Bulharska, Maďarska, bývalého Sovětského svazu a Československa.

²³⁸ Ukrajinský říční přístav Ustj-Dunajsk.

²³⁹ Hotel v Bombaji – Taj Mahal Palace.

²⁴⁰ H-System – podvodný projekt stejnojmenné společnosti, který sliboval výstavbulevných bytů a rodinných domků.

N: Byly. Největší problém, jaký já jsem zažil, byla paní Ptáčková. Toho spisovatele Ptáčka manželka. Tu nikdo nechtěl. Kapitán napsal: „Ptáčka můžete poslat, ale Ptáčkovou ne.“ Ta se jebala do všeho možného. Přitom Fanda, strašně hodný člověk. Já jsem s ním jezdil jako se třetím, jako s druhým. Na Vítkovicích jsme byli společně. To bylo na té cestě kolem světa. Ji poslali domů. Problém za problémem.

A pak tam bylo několik takových těch otužilých děvčat. Co občas oběhly ty kabiny. Taky nebyly moc žádaný. Ale chlapcům to moc nevadilo. To jsem měl jednoho takového hošíka, nějaký Sandanus, Petr Sandanus. To byl takovej hodnej kluk. Hodnej kluk, už to má taky chlapec za sebou. Rakovina slinivky. A když kluci chtěli, Jano Jurco a Pepa Konečnej a další, abych šel na nové Vítkovice jako bocman, tak Sandanus říká: „Nožičku znám, ale on není v KSČ, hoši. A já potřebuji bocmana, aby byl v KSČ.“ A kluci říkali: „Vždyť je to úplně jedno, ale umí jezdit s jeřábama, zná ty věci.“ „Ne, ne, ne. Já potřebuju, aby bocman byl člen KSČ.“ To měl z toho Podleny, pošuk. On nikdo nevěděl, že bude nějaká přetočka. No, stalo se, co se nestalo. Vzal si tam bocmana Zdenka Mrkvicu, známej to chlapec. No a najednou se zjistilo, že chlapec byl na seznamu Státní bezpečnosti. Vynikající kluk, usměvavej.

T: I v hospodě Na Mělnice se o něm mluvilo v tomhle duchu.

N: No. Vynikající kluk. A stalo, se nestalo, že někde u Kapského Města jim přivezli náhradní díl do strojovny. Samozřejmě, hodili na ponton sling,²⁴¹ nastavili jeřábem. Tím slingem to jenom přemotali a na palubu vytáhli jenom bednu. Součástka spadla do vody. To by se za mě nemohlo stát. Protože já jsem všude dával síť. To bylo moje. Pletly se síť, podkládaly se síť a všude síť byly (důraz) na těch lodích. A nějaký takovýhle sling, který vytáhne jenom bednu a tamto udělá fff. Chápejte, přitom to se dalo zaháknout. To se dalo podvázat. Nic takového mně se za celou dobu nestalo. Poněvadž jsme to jistili tak, aby se to nemohlo stát. To mu udělal, ten Lenin mu to udělal.

A potom, když se to otočilo, tak tady ten Zdenek začínal zakládat Občanský fórum. A byli v sobě hoši. A kluci říkali tomu Sandemu: „Vidíš, ty vole, kdybys měl tady Nůžu, tak by ses takhle vůbec nestaral.“ A já jsem právě v osmdesátém devátém byl s tím Hobzou zase na lodi. S mým kámošem milovaným. Tak mládenci, když likvidovali skříňky KSČ, já jsem myslel, že to je snad jenom sen. Co tam toho bylo. Co tam toho bylo. Já jsem tomu nevěřil.

T: Například?

N: No neštěstí. Úplný blbosti. Blbosti úplný. Já jsem to ani moc nečetl. Oni to tam někde spalovali, to byla taková asi pětičlenná skupina, co byli ve straně. Tak to tam likvidovali.

T: Proč to likvidovali?

N: Dostali příkaz z podniku zlikvidovat tyhle materiály. Uvolnit skříňky na knížky.

T: To byly materiály i o lidech?

N: Ne ne ne ne. Vůbec ne ne ne. Materiály o lidech, to já jsem si potom šel vyzvednout na podnik. A tam zůstaly samé chvály. Kdo na mě psal nějaký hanopis, to tam vůbec nebylo. A mně třeba říkali, abych jel támhle někam se ptát. Ale co bych jezdil. Mně pas nikdo nevzal, já jsem to dojezdil jak jsem to dojezdil, a abych zkoumal, jestli na mě někdo napsal nějakou blbost, tak ať si psal, že jo. Mně to bylo úplně jedno. Takže tam to bylo tenkrát takový výživný. Výživný v tom osmdesátém devátém. Ono jako, no. To už se vědělo, že něco bude. Když už to padalo v Polsku, tak to padalo všude, že jo.

T: A vy jste rok osmdesát devět tedy zažil na lodi.

N: Na lodi. Jak osmašedesátý, tak osmdesátý devátý na lodi. Já jsem jim potom psal na nástěnku vybledlou o KSČ takové básničky. O Skořepovi, který vždycky říkal: „Nožička, makej, nebo tě zničím.“ To byl ideový zaměstnanec podniku. Pan Skořepa. Špatný čtvrtý důstojník, potom si oblíkl sako s vázankou a jezdil po lodích. A dělal: „Proč jste nezaplatili na Fond solidarity?“ To letěl s námi přímo až do Rigy. My jsme z Rigy vyloďovali, taková skupina, a on se nám zaseknul někde v Moskvě. Že se šel podívat na Lenina. Teď na podniku se mě ptali: „Kde jste nechali Skořepu?“ Já povídám: „Leží vedle Lenina.“ No, už byl malér, to byl malér. (smích) Ta jedna soudružka mi povídá: „Hele, Jiříčku, bacha nebo z tebe uděláme óesáka.“ (smích)

T: Přemýšlel jste někdy před tím o emigraci?

²⁴¹ Anglicky smyčka.

N: Ne ne ne. Ne ne ne. Teda takhle. Ještě když jsem byl zapálenej do toho ježdění, že bych šel na moře, ČSPLO mě nechtělo pustit, tak mně utekl můj bezvadnej kámoš. Nějaký Milan Cejbal. A ještě pak převezl dva kluky. Takže já, když se to takhle natahovalo, jsem si říkal, když mě plavba nevezme, chtěl jsem upláchnout. No a potom jsem se seznámil s manželkou a ona říkala: „No tak já budu s tebou jezdit.“ Poněvadž přece jenom na tom šifu sám, víte, to bylo salámeček a ty pytlíkový polívky nebo spíš ty kostičky a tak. Navíc 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 ničil plno lidí. Bych zničil plno lidí. To kdyby byl člověk sám, něco jinýho. Měl jsem samozřejmě jeden čas v Německu holku, v Hamburku přímo. Nějaká Silvia Nels se jmenovala. A když jsem přišel z vojny, tak říká: „No tak tady zůstaň.“ Ono zůstat. Copak německy, to nebyl problém mluvit. Ale stále jste tam byl takovej, dalo by se říct, gastarbaitr. Víte, oni Němci to dávají najevo. A já vím, že kluci se tam špatně chytali. I kapitáni. Skončil na překladišti. No po čase já bych se dostal. A dopadlo to, jak to dopadlo. To byl ten osud. V osmašedesátém táta říkal: „Hele, jestli nás tady začnou střílet, tak někde zůstaň.“ To je jasný. To bychom to otočili někam na Státy s lodí. A tam bychom asi vystoupili. Nebo co bychom asi tak mohli dělat. Nebo do Jugosky.

T: A bavili jste se tehdy o takových scénářích?

N: No na tom Kladně to bylo jasný. Otočit a utéct. To bylo jasný. Někteří kluci přímo utekli odtamtud.

T: A na důstojníka jste nikdy nepomýšlel, že byste šel?

N: O tom jsme se bavili. Ale jediná nabídka byla Oděsa. Absolutně jsem nesnášel azbuku. Výhoda byla, že v Děčíně se brala němčina. Takže to by bylo angažování se v něčem, jestli chcete, abyste něco dosáhnul. Víte, já už jsem spíš viděl, že bych tím bocmanem chtěl být. To jsem věděl, znal jsem bocmany z těch lodí námořních. Že to řídí, že nastavuje baumy a takové věci. A ten kapitán Frey, já mu povídám: „Oni mně vyčítají, že se nemůžu stát nikdy bocmanem, když nejsem v KSČ.“ A on povídá: „Podívejte se, já taky nejsem v KSČ, to víte Bařovec. Ale umím deset jazyků a jsem dobrý kapitán. Vykašlete se na ně, tady máte moji bibli, tu se učte, učte, učte a je to jednoduchý.“ Nakonec jsem zjistil, že plno kluků nebylo ve straně. Měli třeba nějaký známý a přes ně se dostali. Jako Pepa Bohata. Taky nikde nebyl. A jiní a jiní. Takže to byla čistě jenom taková zkouška, jestli tam někoho dostanou nebo nedostanou. To udělal tenkrát ten Podlena výstřelek, že si dal závazek. To se blbě plní, že jo. Neudělal jsem to jako ten Franta Ptáček. Byl vyučený řezník. Udělal si jedenáctiletku a pak si udělal to školení v Polsku. Osmiměsíční.

T: Na vlastní náklady myslím, že studoval.

N: Ten měl strašné problémy. Tehdy na své náklady. A když dělal zkoušky, tak kapitán Fojtů říká: „No přece nechcete, aby řezník se stal námořním důstojníkem.“ Tak ho nechali křápnout. Takže si ve funkci kadeta odjel víc než měl. No dotáhl to na druhého důstojníka. Já když jsem takhle šel po můstku, víte ono to pro mě moc nebylo. To bylo takový moc ouřednický. Třeba když se to potom dávalo do počítačů, to jsem vůbec ani nedělal. To jsem odnesl a Beran, čif, říkal: „Nikam nechod, já to udělám za tebe.“ Nějaký computer room a podobně. Taky jsem měl i klid.

T: Jaké byly vztahy mezi důstojníky a posádkou?

N: Ono záleželo, ono to záleželo na jednotlivcích. Byli oficíři, kteří k nám chodili jíst do jídelny. Že se nechtěli ani převlíkat. Hlavně mašiňáci. Ale záleželo, říkám, jenom na jednotlivcích, jestli ze sebe dělali hogo fogo nebo ne. A jak jsem měl ty postupy, tak já jsem moc ani nevnímal tyhle věci. Jak jsem říkal o tom Kladně: dole věžnice a nahoře mahagon. Tak co si budeme povídat. Takhle, hodně s klukama jsem si tykal, s oficíry i s kapitány. Neměl jsem nějaké velké problémy. Jenom takový ti šaškové jako Hobza a ten Zeman bláznivej. Ono hodně dělaly ty uzlíčky. To dělalo hodně. Poněvadž já jsem v sobotu vždycky dělal výcvik. Ukázku, jak se zaplétají lana, jak se házejí ty sterlingy. Táhle to máte nahoře: uvázání sterlingu, závěsná lávka, žebřík, támhle máte bocmanskou stoličku. To je všechno originálně na spouštění. Takže jsem se věnoval těmhle věcem a měl jsem takový, dalo by se říct, i klid. Vzali mě tak jak vzali. Oni věděli, že jsem bouřlivák. To zase já jsem měl i důtky. To mě na Kladně jeden mládenec polejval pivem. Byl jsem na sterlingu, vyskočil jsem po tom špagátku, vyběhnul jsem tam a bylo normální K.O. Ten dostal pecku, až si lehnul. A bocman ho polejval vodou. Nebyl jsem jen tak.

T: A za to byla důtka.

N: Jo, jo. To byly dŭtky. Kapitán Smětal mně cpal dŭtku za dŭtkou. Taky jsme mu říkali Honza Dŭtka. Byl zákaz. Bouchání. To vám můžu říct, mě pomalu z každé lodi vyhodili.

T: Bourlivák.

N: Hm. Na Kladně, už jsme měli vyloďovat. S Jardou Michálkem. Já měl poslední službu, no a bocman měl na mě nějaký pindy. A já na něj vytáhl nůž. (smích) A Michálek pomalu vyskočil z okna, že mu dáme nakládačku.

Nebo na Sitně. Změnili se bocmani, odešel Honza Hobza, přišel Olda Král. S jedním elektrikářem jsme šli do pentry a ten bocman bydlel, jak jste bydlely vy, v tom koutě. A my jsme šli vedle do pentry. A tady ten Olda vyběhnul a najednou bum a tomu elektrikářovi jí chtěl švihnout. A jak byl nahnutej, tak jsem mu dal kopanec do břicha, (zvyšuje hlas) chytil jsem ho takhle za pačesy, hodil jsem si ho na koleno a byl konec. Kalák, třetí důstojník, měl službu, vyběhnul na hořejšek, a číť už mně nesl knížku námořní. I s pasem. Říká mně: „Hele, tohle ne. Protože to byste si spolu moc nepovídali.“ Ten Olda, to byl takový mládenec, on byl sice vyučený šířák, ale mlátil lidi. Byl hromotluk, vysokej. Mlátil lidi. Já jsem povídal: „Oldo, šáhni na mě a uvidíš.“ Na mě nešáhl, ale šáhl na toho kolegu.

A víte jak skončil? Skončil tak, že ještě s jedním mládcem si koupili v Kielu na šlojsně nějaké noviny. Kde Che Guevara měl křídla jako anděl. Z americké vlajky. A vezli to na Kubu. A tam je chytili. Takže byly nějaké zakazy vycházení. Slyšel jsem od kluků, že před loď, před příď a zád, postavili boudičky a hlídali loď. No strašný. No a Olda se prý nějak nalil, to jsem slyšel, a šel, toho celníka i s boudou takhle otočil a hodil ho do vody. Ende. Konečná. To se divím, že ho tam nezavřeli. Jestli to byla skutečnost, tak nevím.

T: Vy jste mi ukazoval křestní list přes polární kruh. Jaký je průběh toho křtu?

N: Jeden se oblíkne do medvěda a dělá křest. To se dělá v jídelně.

T: A průběh je jiný než u rovníkového křtu?

N: Úplně to samé. Akorát, že není člověk tak špinavej.

T: Takže je klidnější?

N: No, spíš panáka sem, panáka tam. Pocákat vodou... To já už jsem byl starej kozák. Byla výhoda, že když se mnou jela manželka, že má také certifikát cesty kolem světa a ještě přes rovník. Mezi Japonskem a Austrálií jsme dělali křty. Potom ještě se mnou byla na Blaníku, byla se mnou na Trinci v Brazílii, jezdila se mnou. Na tom Blaníku jsme chytili houpanici na Biskaji, že jsem si říkal: „Holka, holka, holka, uvidíme.“ Normálně to snášela, snášela to velice dobře. Zaplat' pán bůh. Taky tam mládenci běhali s kyblíkama. No ježiši. Některý holčiny, to leželo na zemi. Nesnášely to. To ale nebyly jenom ženský, i mládenci, když se to začalo víc houpat. Hlavně na těch malých lodích. Jezdili třeba léta, ale prostě ten první den, než se dal do kupy, tak si hodil šavličku. A vy jste jezdila, taky na cestě jste byli někde?

(pauza)

N: Víte, dobře se jezdilo, když jste měla doma klid. To byl základ. A hlavně ne nějaké negativní dopisy. Já jednou přišel takhle do kuchyně a tam chlapec, slzy ve vočích. Já povídám: „Kdo ti zemřel?“ On povídá: „Kdepak, nikdo mně nezemřel, ale manželka mně psala, že navázala zase styky s těma klukama, co s nima chodila dřív.“ To se těm chlapcům špatně jezdilo. A taky byli hoši, že byl několikrát ženatý. Oženil se, opustila ho, vzal si jinou. A zase ho opustila, zase jinou. A takhle to šlo. A taky přicházeli o majetky. Takže ono skutečně záleželo, co si člověk vzal. Jak všechno klapalo. A největší neštěstí vždycky bylo, když ti kluci zakazovali. Moje manželka hrála házenou, měla dovolino na zábavu, kamkoliv. S holkama z házený. Žádné zakazy. Nikdy jsem nemohl nikoho překvapit, poněvadž vždycky buďto čekala na mě s autem u podniku, nebo na nádraží, nebo na letišti. Tak se nemohlo stát, že bych najednou vytáhnul někoho v pyžamu. To není jenom u nás, ale ve všem. Nepídit se, neptat se a vůbec ani nenavádět nějakou řeč na to.

T: Setkal jste se také někdy se závistí?

N: No, byla závist. Já když jsem si koupil Renaulta osmičku, to nám tam přivazovali plechovky a já nevím co všechno. To bylo jedno s druhým. Navíc když se mnou byla na cestě. To bylo jedno s druhým. Ale ona naštěstí, na lodi o ní člověk nevěděl. Ona nikde moc nevystupovala. Tam byla nějaká Jana Agáfová, manželka stewarda. A ty holčiny spolu hrály ping-pong, šily si šaty, skládaly puzzlíky. Já byl v té službě od čtyř do osmi, takže já jsem na ni měl celý den čas. Na stole jsem měl tři lístečky: u bazénu, u Jany, anebo

v jídelně. Žádný jiný lísteček tam nemohl být. No a když byl nějaký mejdáněk, tak jsme tam byli společně. To nebylo jako některá děvčata, že to vzala od kabiny ke kabině. Tam se napila, tam se napila, tam někde skončila. Byly takový. Ten Sandanus, co mně říkal, že mě nechce, poněvadž nejsem ve straně, tak nakonec přebral jednomu klukovi mašiňákovi manželku. To byl strojmistr. Posílal mu chlast do kabiny, no a manželka zase byla u něho nahoře, tam slavili. Nakonec ten Sandanus se kvůli tý ženské odstěhoval do Prahy. Aby se rozvedli od sebe.

To jednou v Perském zálivu byla výměna manželek. Prohodili si to. V jedné posádce. V jedné posádce. Jely manželky na cestu, byla větší skupina, tak si to vyměnili. Říkal: „Hele, já můžu žít s tvou, ty můžeš žít s mojí.“ Takhle si to přeházeli. Já, pokud jsem mohl, tak vždycky jsem manželku zval na postoj. Víte, žádný natahování, abych šetřil penízky.

No a nakonec co. My máme tady ten domeček, co jsem zdědil po otcovi. Před tím jsme měli velikánskou vilu, k čemu nám to bylo. Tady máme každý svůj obývací, každý svoji televizi, nepřekážíme si. Já mám tady kajutu, ona má vedle kajutu. Má tam skleník. To ještě taky musím vymalovat v létě. Protože jsem to vloni nestihl. Víte, ono chce udržovat si nějaký takový klídek.

Igor Piňos, lodní lékař

T: Nejdříve bych se vás ráda zeptala, jak jste se k námořní plavbě dostal.

N: Mně od nejtělejšího dětství bylo jasné, že chci být námořníkem. Snad už třetí kniha, kterou jsem přečetl samostatně, po Ferdovi Mravencovi a Kájovi Maříkovi, byl Patnáctiletý kapitán a potom Děti kapitána Granta. Takže když jsem měl maturovat, tak jsem poprvé šlapal do staré budovy námořní plavby, tehdy to bylo ještě na Můstku, zeptat se, jak by to bylo se studiem u námořní plavby. Protože se psal rok 1968, tak mně vysvětlili, že bychom do Ruska zanesli ideologickou diverzi, že ten rok žádné studenty z Česka nepřijímají. Ale že můžu jít na medicínu, protože o lodní lékaře je stále velký zájem. A když jsem byl na konci pátého ročníku vysoké školy, tak jsem zase šlapal na námořní plavbu, tentokrát to bylo v Koruně. Nebo to bylo naopak, už nevím. Tam jsem se poprvé setkal s kádruvačkou soudružkou Bíškovou, která mi říkala: „Soudruhu milý, ano, lékaře potřebujeme, nutně potřebujeme, ale musíte mít pět let praxe. V nemocnici na chirurgickém nebo interním oddělení.“ A když jsem měl čtyři a půl roku praxe, už jsem šlapal skutečně na Blaník. To samozřejmě znamenalo dlouhé peripetie kádrování. Chodili se na mě ptát domovnice a tak. A asi po tři čtvrtě roce to nakonec dopadlo, jednoho dne přišel telegram a už jsem jel.

T: Takže vy jste vlastně vystudoval medicínu a mezi tím jste se stále chodil ptát na námořní plavbu, jestli by vás nevzali.

N: Já jsem chtěl být lodním lékařem hned. Ale vysvětlili mi, že napřed musím mít tu praxi. No a já jsem si zvolil takový obor, který laikovi se zdá trošku zvláštní pro lodního lékaře, a to je gynekologie. Poněvadž taková obecná představa, co dělá gynekolog, je trošku odlišná od skutečnosti. Že to je vlastně téměř nejširší obor, protože to je zároveň interna i chirurgie, je to úplně všechno. A že to ženské tělo od chlapeckého zase není tak odlišné.

T: Takže to byla promyšlená volba stát se gynekologem?

N: Nebyla to promyšlená volba, ale tak nějak to vyšlo. Nakonec všechno záviselo na rozhodnutí nějakého úředníka z ministerstva zdravotnictví. Když jsem mu vysvětlil, že ta loď odjede i bez doktora a medicínu tam bude dělat druhý palubní důstojník, tak zkonstatoval, že lepší gynekolog než nikdo. Já jsem na to ministerstvo přišel v námořnickém kabátě (smích) a s čepicí, co jsem si kdysi koupil. A on mi říkal: „Vy asi po tom hodně toužíte, že jo?“ Tak jsem řekl, že ano. „No tak jeďte, no.“ Tak jsem jel.

A první cesta Blaníkem byla tady po Středomoří. A hned jsem se seznámil s jedním z hlavních oborů přepravy, protože jsme vezli raketometry do Libye, Kaddáfimu. Šest kusů raketometů a pět tisíc munice k nim. Za to jsme tehdy dostávali rizikový příplatek osm korun denně. Právě proto lodních lékařů nebylo mnoho, protože plat byl jen o malinko lepší než v nemocnici a k tomu nějaký nepatrný tuzex a ze začátku tři dolary sedmdesát pět na den. Pro důstojníka. Takže to se opravdu počítal každý dolárek a když jsme si měli v přístavu dát druhé pivo, už jsme moc váhali.

Takže první cesta byla Bengházi, pak jsme přijeli zpátky do Ploče, protože tehdy, to málokdo ví, Poláci nedovolovali přes jejich území export zbraní. Takže se to vozilo přes Jugoše. Ploče, později Kardeljevo, dnes už zase Ploče. A tam jsme naložili zase tanky pro jistotu. Vezli jsme je do Latákie, do Sýrie. Pak jsme jeli kolem Evropy, nějaký náhradní náklad tam byl, a v Gdaňsku jsme naložili náš tehdejší úžasný (ironicky) exportní artikl s vysokou přidanou hodnotou, a to byly železné ingoty a válcované plechy. (smích) Které jsme vezli do Indie.

Tak jsem se postupně seznamoval s životem na lodi. Ono to chce prostě si na té lodi trošku zvyknout. A myslím si, že ne každý to zvládne. Někdo se tam rozpláče, někomu se stýská po mamince nebo po manželce nebo po snoubence... 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, to znáte, že jo. Dávno už neaktuální. Takže potom se vždycky posádka duševně rozložila. Protože buďto dostal někdo špatný dopis, nebo nedostal žádný dopis. Takže vždycky v jídelně se koukalo, kdo má protáhlý ksicht, a byly z toho různé žerty.

Takže jsme jeli cestu do Indie, Suezským průplavem. Indie to bylo tehdy jako kdybych dneska jel na Měsíc. Tak jsem se seznamoval s tím lodním životem, také třeba s tím, že není dobré, aby lékař spal do oběda, i když může. (smích) Protože se na to ostatní dívají divně. Proto se říkalo, že lékař je tam s Čedokem. Takže bylo dobře přijít na tu snídani, ukázat se.

A to byla taková zajímavá psychologie. Na té lodi vždycky fungovala taková ta v uvozovkách česko-slovenská vzájemnost. My jsme tomu říkali, že tam pracuje místní odbočka Matice slovenské. A byli tam důstojníci nebo i mužstvo, kteří přes tuhle stránku to hodně hráli. Teda z té slovenské strany. Já jsem tehdy začínal získávat už takové zkušenosti, že jsem říkal, že by bylo nejlepší se odtrhnout. (smích) Třeba když se jelo Suezem, tak zatímco loď projížděla kanálem, měla část mužstva možnost udělat si výlet na pyramidy. Samozřejmě, že dvě třetiny posádky musely zůstat na lodi. Z každého oddělení, nemohli odjet všichni. Mně říkali oficero rozryvkovy,²⁴² to znamenalo organizátor lodních zábav. Měl jsem čas, takže jsem se toho ujal. Tak jsem pověsil informaci o výletu na nástěnku, ať se přihlásí, kdo chce. Potom přišli další se hlásit, ale ti už se museli zeptat svého čífa. No ten řekl, že to nejde. A najednou přišla delegácia za kapitánom, vedená druhým strojním důstojníkem, že „tuná sa vyjebáva zo Slovákmí“ a že by na tom výletě „malo byť paritné zastúpenie“. (smích) Což já jsem tak trošku nerozuměl, co je to za argument. Prostě kdo dřív přijde, ne paritné zastúpenie. Takhle to tam bylo. Stačil jeden (důraz) člověk, který vyvolává rozbroje. Jinak jsme se kamarádili samozřejmě, volně promiskue, ale někdo tu kartu někdy vytáhl. Zrovna na tom Blaníku se to tak nějak sešlo, že tam přišel jeden první palubní důstojník a jeden bocman a ti tam začali dělat takovou svoji zvláštní politiku. Ten první palubní byl absolvent dělnického kurzu, ádékár,²⁴³ který asi pětkrát propadl při kapitánských zkouškách na ministerstvu dopravy. Ale nakonec je nějakým kádrovým zásahem udělal. S ním tam byly velké problémy. Ten stačil rozhádat celou posádku.

Tihle Blaníkovci, to byly čtyři stejné lodě: Blaník, Sitno, Radhošť a Kriváň. Samozřejmě, že musely být dvě hory z Česka, dvě hory ze Slovenska. Pak přišly řeky a tam už to nějak tak nebylo a tam byla scéna, že jenom jedna slovenská řeka a tři české. Prostě tohle tam někdy probíhalo.

Ted' jsem se samozřejmě také postupně učil takovým věcem jako že za ten plat se vyjít nedá, takže si musíme trošku pomoci. Nějakým tím byznysem. To byla taky legrace. V podstatě taková zábava. (smích) Aby bylo alespoň na nějakou útratu.

T: A s čím byl úspěšný byznys?

N: Whisky a cigarety. Když jsme měli Poláky na lodi, ti věděli úplně jiné věci. Vozili třeba zubařské vrtáčky. Protože on věděl, kam to má jít prodat. A pak byly dvě nesmírně oblíbené linky, na které se hned tak někdo nedostal. A to byly: Hamburk–Murmansk, loď Košice, a Grónsko–Rusko, třeba Leningrad, loď Vítkovice. V Grónsku prodávali kořalku Eskymákům. Protože tam byla prohibice. No a v Murmansku se prodávaly džiny. (smích) S dvě stě až tři sta procentním ziskem. (smích) Takže tam to byla taková věčná hra na kočku a myš a to byla docela legrace tahle stránka věci. Občas to tedy končilo nepříjemnostmi. Až se to dostalo do Prahy a byly z toho nějaké vyhazovy. Dokud vše bylo v takovém rozsahu, že to stačilo tak na útratu a zábavu, tak dobře. Když si ale potom nějakí hoši řekli „za rok ať mám na barák a pak ať mě třeba vyhodí“, tak to už potom... To jste třeba chodila po Murmansku a všichni nosili jedny džiny. (smích) Od *Moschkovitwze*. Z Hamburku.

Takže to bylo moje první nalodění na Blaníku. Cesta do Indie, do Bangladéše, která pro mě byla hlavně seznamovací. Já jsem se naučil, jak tam s lidmi vycházet a nezaplítat se do sporů, protože samozřejmě doktora brali jako takového arbitra. A vždycky chtěli, abych různé věci vyjednával. A taky jsem poznal, že nesmírně důležité je, jaký je kapitán. Tam byl tehdy kapitán Rusňák, který měl různé mouchy a někdy se mu lidi kvůli tomu posmívali. Ale musím říct, že ty lodní rozpory řešil s docela dobrým přehledem a řešil všechno na lodi a nepsal neustále něco na ústředí. Nakonec na něj dneska vzpomínám rád.

Odjel jsem tu první půlroční cestu a nechtělo se mi domů. (smích) Nechtělo se mi vůbec domů. Na lodi se mi tak líbilo, že jsem odjel domů, byl jsem doma týden a hned jsem si vzal další loď. Domluvil jsem se, že pojedou ještě na pár měsíců právě na ty Košice. Hamburk–Murmansk. A tam jsem poznal zase tu studenou námořničinu. Ne tropy. A v tom Murmansku byl taky specifický život, protože tam ti chlapi měli najednou hodně peněz a nevěděli tak trošku, co s nimi. Tak se v Murmansku řádilo.

No pak jsem byl chvíli doma a už mi to nedalo a už jsem pokračoval dál. Cest se speciály už jsem se ale potom nikdy nezúčastnil. Speciály – to byl jiný název pro zbraně. Pak začala ta doba, kdy lodě začaly jezdit v charteru, to znamená pro cizí společnosti. A přijímala se celkem radostně platba ve volné měně. To už byl potom takový tramp servis, že se nevědělo, co přístě. Vzpomínám na jednu cestu kolem světa. To bylo na lodi Lipno. To jsme jeli sice po socialistických zemích, nicméně (důraz) byla tam dobrá parta, dobrý kapitán a tam nevznikl prakticky jediný konflikt za celou dobu. Opravdu tam jsme si to užili. A za dva roky na to, zase cesta kolem světa, tentokrát na lodi Karlovy Vary, to byla úplně ta samá situace.

A vždycky říkám, že se to odvíjí od kapitána, když dovede posádku sice udržet při kázni, ale zase na druhé straně i na ni nějakým způsobem působit a zklidnit ji, ohnout ty hrany. Musím říct, že jsem zažil vlastně jenom jednoho kapitána, se kterým bych už nikdy na loď nevlezl. Nebudu jmenovat, kdo to byl, ale jak se

²⁴² Oficero – polsky důstojník; rozrywka – polsky zábava.

²⁴³ ADK – absolvent dělnických kurzů, jejichž účelem bylo dostat se rychle na univerzitu bez maturity.

posádka dozví, že tenhle má přijet, tak se každý kouká ztratit z lodi pod jakoukoliv záminkou. Takže nakonec s ním jezdí taková ta poslední sorta, kterou už nikdo nechce. (smích)

T: A co ruští kapitáni?

N: Já osobně jsem zažil jednoho ruského kapitána. Pak začali jezdit i třeba strojní důstojníci ruští a tak. Možná nebudu úplně objektivní, ale: neuměli, nafoukaní a neustále opilí. Když vám pošlou jako druhého strojního důstojníka člověka, který neumí pořádně ani latinku. Že neumí vůbec anglicky, no dobře. Ale on si ani nepřečte, o čem je ten alarm, který mu tam houká. A ještě má takové nápady jako třeba když přijde od Lloyd Registr,²⁴⁴ tak ho vleče a ukazuje mu: „Tady chybí ta součástka, která podle předpisů má být.“ Oni jim tam namlouvali, v té jejich době Polytechny, že nejedou na práci, ale že jedou jako experti nás to učit. A asi to bylo také tím, že to bylo z nejvyšší protekce, prostě jako kdyby dneska vás někdo poslal do Ameriky. Takže s nimi mám, říkám, jenom ty nejhorskí zkušenosti.

T: A pravý důvod, proč jezdili na československých lodích?

N: Tehdy, pokud já vím, existoval takový nepsaný předpis, že každý podnik zahraničního obchodu musí zaměstnávat určité procento sovětských expertů. Proto jezdili. A aby to měli taky trošku pod kontrolou, že jo. Protože důstojníků jsme měli samozřejmě dost. Pokud byl nedostatek nějakých profesí, tak to většinou byli strojní důstojníci. Ale jinak z těch škol chodilo dost lidí. A byly i případy, kdy třeba kvůli průšvihy, který udělal ruský kapitán, byl potrestán číf, srazili ho na druhého důstojníka. To mám jednu úžasnou historku. Jedna naše loď nabourala v Gdaňsku při deviaci. To se jezdí v takových kruzích a osmičkách. Naše loď nabourala jinou loď. Za to má být odpovědný kapitán. Ten ležel v bezvědomí ve své kabině. Omlouval se tím, že byl tak zdrcen zprávou nad úmrtím soudruha Brežněva, že nebyl schopen vykonávat svoji funkci. A bylo.

T: Takže to odnesl číf.

N: Takže to odnesl číf. To se stávalo naprosto běžně. Pamatuji si na jednu takovou žertovnou anekdotu. Byl jeden námořník, určitě by ho všichni znali, nebudu jmenovat. Byl to takový svéráz, už jezdil strašně dlouho, původně byl z Dunajplavby. A ten vyprávěl, že stáli někde v přístavu v Hamburku, on měl někde postavené láhvové pivo a stál vachtu u trapu. A šel kolem kapitán a začal mu nějak vyčítat, že pije pivo ve službě. Námořník asi trošku byl pod vlivem, tak mu říkal: „Čo ty si myslíš, ty fašista jeden, komunista, že si tuná v Afghanistaně či čo?“ (smích) No tak kapitán Papkov svolal schůzi všech tří složek, SSM, KSČ, ROH, že bude námořníka z disciplinárních důvodů vylučovat, vyloďovat teda. A než se to všechno sešlo, tak vypil flašku vodky a nepřišel do té schůze. Tak mu volali nahoru, že už se všichni sešli a co mají tedy s tím Vitálošem dělat. A kapitán říká: „A chuj s ním.“ A bylo vyřízeno. Zažil jsem jednoho fanatika, to byl zrovna ten druhý strojní důstojník, ten druhý, který opravdu odborně absolutně nebyl k ničemu. A vím, že tehdy akorát sestřelili Rusové to korejské osobní letadlo. A my jsme se mu snažili nějak vysvětlit, že to asi nebylo úplně správné. Ale on byl úplně fanatický: „Špiónom byl. Zbit' jevo' bylo nádo!“²⁴⁵ A smrtelně vážně nám vysvětloval ten kapitalismus. Že my vůbec nevíme, že co vidíme v těch přístavech, je pozlátko, ale že tam vzadu jsou ti chudí prostě. A že u nich v Sovětském svazu a tak.

T: Jak jste se cítil, když jste poprvé vyjel z komunistického Československa do zahraničí?

N: Víte co, já jsem ještě na konci šedesátých let zažil studentská léta, kdy se mohlo jezdit ven. Takže já jsem ten Západ znal. Kromě toho jsem měl doma řádnou pravicovou výchovu, takže mně nemusel nikdo nic říkat. Naopak, spíš musím říct, že třeba když jsme přijeli do takového Bangladéše, tak jsem si říkal, že sice nadáváme na ledacos, ale v podstatě se máme dobře. Že jsem se mohl narodit ještě na nějakém daleko horším místě. Bangladěš, Indie, Kalkata a tak. A nejhorší šok ze všech zemí na světě pro mě byla Severní Korea. To teda zlatej Bangladěš proti tomu.

T: A jaká byla doktorská práce na lodi?

N: Doktorská práce. Víte co, oblíbená otázka: „Už jsi dělal na lodi apendix?“ (smích) Takhle. Úplně za prvé je to psychiatrie. Tam za člověkem chodí případy všelijaké. Vždycky když přijdou dopisy, tak porady a tak. Třeba přijde chlapec, ukazuje dopis, že manželce museli před měsícem odoperovat jeden vejcovod. A co tak

²⁴⁴ Lloyd's Register – nejvýznamnější certifikační autorita pro plavidla.

²⁴⁵ Komolení češtiny a ruštiny: Byl špiónem! Bylo potřeba ho zabít.

mohlo být. A ze mě vyhrklo: „No extrovka.“ Myšleno tím mimoděložní těhotenství. Pak jsem si uvědomil, že chlapec už je půl roku na lodi, tak jsem řekl: „No víš, to je taková cysta.“ Takže psychiatrie jedna taková věc. Druhá věc, úrazy. Drobné úrazy hlavně. Já jsem měl to štěstí, že jsem nezažil velký úraz. Ale spáleniny a špony v oku. Námořníci se nikdy nenaučí nosit ochranné brýle. A to když jste na širém moře, tak se to z rohovky špatně vydlabává, když celá loď drncá. Takže se muselo třeba říct: „Pane kapitáne, potřebujeme, abychom jeli chvíli po větru.“

T: A proč někdy na lodi lékaři nebyli?

N: Nebyli. On o to nebyl velký zájem. Protože plat nebyl zas tak impozantní a lidi ztráceli kariéru. Nebo si mysleli, že ztrácí kariéru. Já jsem mohl jezdit jedině díky tomu, že jsem měl naprosto úžasného pana primáře, který říkal: „Víš, my jsme nikam nemohli, ale když můžeš, prosím tebe, jed', já ti to přeju.“ Takže mě opakovaně pouštěl na moře. Tehdy se to jmenovalo takzvaná kádrová rezerva. Bylo to skoro totéž, jako kdybyste jela pracovat třeba do Libye. Tady jste byla 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 šéfa, 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. Mě pustili na loď jenom pro to, že jsem si donesl od přednosta z interny z Bulovky a z chirurgie z Bulovky potvrzení, že jsem schopen vykonávat praxi v jejich oboru v rozsahu první atestace.

Potom samozřejmě byly infekční choroby. Naprosto typicky, když přijedete někam do východoasijského přístavu, tak tam lidé nachytají chřipkové viry, které ještě neznají. Takže po vyplutí standardně půlka posádky lehne. A když se přijede do Evropy a vystřídá se posádka, přijedou lidi z různých konců republiky, tak zase to samé. Potom samozřejmě někde venku někdo chytne nějakou střevní nemoc a za chvíli to má půlka posádky. A teď co máte dělat, když to mají všichni tři kuchaři. To jsem řešil v Kantonu. Museli vařit. Měli v kuchyni desinfekci, kyblík s desinfekcí, a museli si neustále mýt ruce. No vyléčilo se to. A ten appendix jsem naštěstí operovat nemusel. I když, já bych si to jako gynekolog mohl troufnout, protože to je součástí našeho. A operovat bez narkózy, jenom v lokálním umrtvení jsem se naučil v Mongolsku kdysi na praxi. Když nám zavřeli Západ, jezdili jsme do Mongolska.

T: Jak dlouho jste byl na té praxi?

N: Tři měsíce. Přes prázdniny. A tam jsem například viděl, že se dá operovat i bez narkózy.

T: To byla ta nejlepší kvalifikace.

N: (smích) V podstatě ano. Ono vybavení lodí bylo různé. Měla jste loď, kde byly jenom ty absolutní bazály, kde opravdu nebylo skoro nic. No a pak byla třeba v Japonsku vyrobená loď Košice, kde byl malý operační sálek, úplně komplet instrumentarium a všechno.

A pak do mé kompetence spadala spolupráce na jídelníčku a kontrola úrovně hygieny.

T: Na ten jídelníček byly normy?

N: Byly naprosto přesné normy. Jednak finanční norma a když se do ní nemohl někdo vejít, tak byla množstevní norma. Musím říct, že nikdy v životě před tím ani potom jsem tak dobře nejedl jako na lodi. Když se vyvedl kuchař. Když tam nebyl nějaký patlátor, tak ne. Ale byla slavná jména, to už se vědělo, kdo umí dobře vařit. A pak byly také smutné případy, kdy například jeden pan kapitán s lodním hospodářem prodávali potraviny načerno, to se vědělo. Když v Polsku bylo stanné právo a nebylo tam jídlo, tak my jsme většinou (důraz) nakupovali kamióny s masem z Východního Německa. Teprve až po revoluci jsme se dozvěděli, že vlastně jíme prošlé zásoby východoněmecké armády, jo. (smích) Oni to měli v těch podzemních halách, v těch horách, pro celou východoněmeckou armádu jídlo na rok asi. A když to prošlo, tak to naložili do kamionu a my jsme to lacino kupovali. No a tehdy jely prostě dva kamióny a soudruh kapitán jeden kamión prodal. A pak, než se loď vrátila z Indie, měli tři měsíce na to, aby to postupně odepsali na dávkách. Dokonce tehdy se loď vzbouřila a psali poštou hlášení domů. Ale museli to dát do kapitánské pošty a pan kapitán prostě rozhodoval, nebo soudruh kapitán, rozhodoval, co se odešle. Takže věděli, co se děje, ale byli bezmocní. Když se spojí kapitán s hospodářem, není šance.

T: Takže to tehdy byla bezmasá cesta?

N: Maso bylo. Ale prostě bylo ho méně a bylo špatné. Protože ty východoněmecké půlky dobytčat, to se muselo hodně ořezávat, protože maso bylo takové oschlé. Kdežto když se kupovalo maso polské, tak bylo

prvotřídní, kvalitní, ale drahé. Nejlépe se jedlo, když jsme byli na Pacifiku a zdvihli nám tehdy normu na sto osmdesát korun na chlapa a den. Tehdy. A za to se i dneska dá pěkně uvařit. Ještě navíc se pro tyto účely dolar počítal asi za sedm korun. (smích) To byla kouzla s tím, já nevím, trojím clearingem. Takže to docela šlo. Jedlo se dobře.

T: A vy jste jezdil až do konce námořní plavby?

N: Prakticky. První zrušili doktory, pak zrušili radiodůstojníky a pak teprve prodali všechny lodě. Já jsem jel naposledy na lodi v roce 1992.

T: A věděl jste, že je to vaše poslední loď?

N: Za sebe jsem věděl, že je poslední. Protože jednak se vědělo, že budou rušit doktory, a také jsem věděl, že si už nemůžu dovolit jezdit někde venku, protože po dvou letech od revoluce lékařům povolili také soukromé podnikání. O dva roky později než všem ostatním. Takže už jsem nemohl zůstat stranou.

T: A jaká byla vaše poslední cesta?

N: No, já jsem obřečel skoro každou svoji cestu domů. Když stojíte v tom Gdaňsku na rejdě, někde pět majlí od břehu, pak pro vás přijede ta fera²⁴⁶ a ta loď takhle mizí v dálce... Proto také, jak vlastně vidíte, jsem se dal na námořní jachting,²⁴⁷ stále mě moře živí.

T: A uvažoval jste někdy o emigraci?

N: Víte co, pro lékaře ta emigrace byla dost problematická, protože prakticky všude si to nesmírně chrání. To je dodnes. Teď se sice v rámci Evropské unie dá někam vyjet, ale speciálně u té gynekologie si to všichni chrání. A tím to bylo dané. Já bych musel v podstatě začínat zase od začátku. To jsou léta, než dosáhnete nostrifikace. Takže když jsem v osmašedesátém nakonec neutekl, tak pak už jsem o tom neuvažoval.

T: A provozovaly se na lodi také různé oslavy, třeba První máj a tak podobně?

N: No ježiš marjá. Byli tam i fanatici. Oni prakticky všichni kluci z té oděské školy, kromě těch nejšikovnějších, si přivezli ruské manželky. A musím říct, že s jednou jedinou světlou výjimkou to nefungovalo ani v jednom případě. Takže jsem třeba zažil kapitána, který posílal na Prvního máje telegram svojí ženě do Oděsy: „Pazdravljaju tebjá s prázdnikom pėrvovo mája.“²⁴⁸ A myslel to vážně! (důraz) Totéž sedmého listopadu. A dělal na Prvního máje slavnostní nástup a dal posádce dopoledne volno. A víte, že na lodi se normálně pracuje dvacet čtyři hodin denně. A dokonce ze svého repre fondu dal na stůl nějaké pití. Dopoledne se nepracovalo, vztyčovala se vlajka, vzal si na to uniformu s prýmky, měl projev. Byly i takové případy.

T: A jak citelný byl dosah režimu na té lodi?

N: Těžce, těžce. I na plavbě. Tam se soudruhovalo hodně. Samozřejmě bylo oddělení zvláštních úkolů, které to hlídalo. Po revoluci jsme si přečetli, kdo všechno byl u StB. A pak tam byli tací, kteří ani neměli složky u nás. Já osobně jsem zažil jednoho na lodi Karlovy Vary, kde jsme pořád jezdili Evropa–Amerika, Evropa–Amerika. Ani jednou (důraz) podnik nezvládl zařídít nám vízum. A vízum se vždycky dávalo jenom na jedno příplutí. Takže my jeli do Kanady a zpátky a už jsme nesměli ven. A když jsme stáli na Jamajce, měli jsme přejíždět přes Panamu zase do Spojených států. Tak jsem ukecal kapitána, dobrého kapitána, pana (důraz) kapitána, abychom si zařídili víza. Říkal: „Dostanu asi vynadáno, že si to dovolujeme zařizovat sami.“ Ale poslal mě do Kings Taunu²⁴⁹ zařídít víza. Tam úředník vytáhl takový seznam, tehdy žádný počítač v roce 1988 na jaře, a každého podle abecedy v tom seznamu lustraval. No a najednou chlapce z mužstva, nenápadného, oblíbeného, roztomilého filiština označil a říkal: „Všichni můžou na břeh ixcept²⁵⁰ mistr ten a

²⁴⁶ Z anglického ferry – převoz; pobřežní plavidlo, které převáží osoby (někdy i drobný náklad) z přístavu na lodě, které stojí na otevřeném moři před přístavem (na rejdě).

²⁴⁷ Majitel firmy Vltava Yacht.

²⁴⁸ Поздравляю тебя с праздником первого мая. – Vlahopřeji ti ke svátku 1. máj.

²⁴⁹ Kingston – hlavní město ostrova Jamaica.

²⁵⁰ Except – s výjimkou.

ten nambí²⁵¹ já nevím najtý,²⁵² podle paragrafu toho a toho.“ Jsem říkal: „Co to je?“ „No to se používá pro osoby, které vyvíjejí činnost neslučitelnou s ústavou Spojených států.“ Říkám: „Co to má znamenat?“ „No to je ten, co vás tam všechny hlídá.“ A nebyl na seznamech u nás, Cibulkových, takže ho měli asi někde jinde. Nejspíš v Moskvě. (smích) Protože u radiáků, tam byla vysoká koncentrace těchhle lidí.

T: Věděli jste to již tehdy nebo jste se to dozvěděli až později?

N: O těch radiákách jsme to nevěděli. Ale přes ně šla všechna komunikace, takže oni vlastně hlídali i kapitána. Byli tam samozřejmě i takoví ti dopisovatelé do Prahy. A to se vědělo. Furt si to člověk trochu hlídal. Samozřejmě na lodi byla vždycky lodní organizace KSČ, SSM a ROH. A už z Prahy vždycky jel jeden soudruh pověřen tím, že bude dělat předsedu KSČ na lodi.

T: A jak fungovala ta stranická organizace?

N: To se žralo. Takzvaně. Nebo takhle. Vždycky tam bylo pár blbců, kteří to žrali. Byli tam prostě lidi, kteří to chtěli, byla téměř podmínka, když chtěli postoupit. Na čífa nebo na kapitána. To bez toho téměř nešlo. Nebo museli mít hodně vysokou státní protekci. Anebo měli StB, potom byli neangažovaní. Ale to divadlo se tam hrálo. Hodně. No a vždycky se tam ocitl nějaký fanatik.

T: A listopad 1989 jste zažil na moři nebo tady?

N: Listopad jsem zažil tady. Ale vím, takhle co mi chlapci vyprávěli, to byla hrozná nejistota na té lodi. Protože se dlouho nevědělo, co bude. A teď na lodi zprávy byly všelijaké. Zprávy na loď šly tehdy cenzurované, tehdy ještě nebyly satelitní telefony, takže jediné zprávy, co měli, šly přes plavbu. A na plavbě se dlouho drželo pevné jádro. Mám někde video, myslím zrovna od Honzy Jurca, jak likvidují na lodi stranickou knihovnu. Jak trhají Kapitál a nakopávají ho. (smích) A Poučení z krizového vývoje rvou a sypou do vody. Když už pak bylo jasno.

Já jsem znal kapitána, který v osmašedesátém, jednadvacátého srpna, nevěděl, co bude, a tak o své újmě zajel s lodí do Itálie, aby nepadla Rusům do ruky. Pak za týden se všechno obrátilo, on odjel s lodí zpátky, kam měla, a pak z toho měl těžké polízanice. Byl asi tři roky doma. Takže oni si všichni dávali veliký pozor potom.

T: Po téhle zkušenosti.

N: No nejenom. Tam třeba za styk s emigrantem bylo okamžitě strašně zle a byl vyhazov, Zažil jsem v Argentíně, v Rozáriu, že přišla na loď dvě děvčata z vyslanectví. Jely do Rozária na výlet. To je město proti proudu řeky Paraná. No a velvyslanec řekl: „Je tam česká loď, tak se tam zastavte.“ No ona přišla do přístavu, bavila se s kluky a oni je v podstatě vyhodili. Holky uražený, když jsme je potkali na ulici, říkaly: „Co to tam bylo za pitomce?“ Ti kluci se prostě báli, aby je někdo neudal. Mysleli si, že to jsou nějaké emigrantky.

T: A zažil jste, že někdo odešel z lodi a už se nevrátil?

N: Přímo na lodích, kde jsem byl já, jsem to nezažil. Ale měl jsem třeba dobrého kamaráda, elektrodůstojníka, Havlík. Říkalo se mu Šavlík, protože mu bylo strašně špatně. A ten přišel na loď a jeho první šéf, Honza Vichta, počkal, až byly chlapečkovi tři roky, aby mohl na spolujízdu, v Kielu šel rodině naproti na nádraží a už na loď nepřišli, jenom si poslali pro kufry. No, tak to se stávalo.

T: Měl v takové situaci problémy kapitán?

N: Asi moc ne. 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 Vichta. A kapitán řekl, že nevydá. Tak mu řekl: „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. Na druhé straně tam byli nesmírně slušní lidé, kteří prostě tohle divadlo povinně museli hrát. Ale byli zcela normální.

T: A křest jste zažil?

²⁵¹ Number – číslo.

²⁵² Nineteen – devatenáct.

N: No ano, to víte že ano. Jezdil jsem docela dlouho, než byl křest. Dokonce jsem asi dvakrát jel přes rovník a křest se vůbec neodehrál. Myslím, že jednou to bylo, když kapitán zakázal zvaní na kabinách. A družina prohlásila, že v tom případě se na to můžou vykašlat. A podruhé nějak bylo málo křtěnců. Až když jsem jel potřetí přes rovník nebo počtvrté, tak to proběhlo. Je fakt, že zdivočelý palubák dokáže opravdu psi kusy. Samozřejmě příprava probíhala v hojném množství alkoholu. A také nějaký sadistický pud se občas objeví. No, někdy může být křest i docela drsný. Víím, že jsem se pak asi hodinu umýval. A to zvaní před křtem je samo o sobě drsné. Začíná se ze shora. V každé kajutě dostali něco napít. A když se potom dostanou do spodních kajut, dopadnou ty kajuty většinou velmi špatně. (smích) Já jsem měl výhodu, že jsem si mohl svoje věci odklidit do nemocnice, takže jsem měl prázdné poličky.

T: Byl jste potom v družině?

N: Ano, byl. Ale dělali jsme jenom takový mini křest, když jsem byl v družině já. To bylo spíš pro manželky a pro děti. Jenom dva křtěnci, takže to bylo takové komorní.

T: Co je na té proceduře nejhorší?

N: Všichni si stěžují na vodní tunel. Když tím tunelem procházíte, požárkama do vás perou vodu z obou stran a když jsou zlí, tak vás tam nechají trošku 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 tabasko²⁵³ 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 Průhonicích a už mi vykládali, jaká hrůza je rovníkový křest. (smích) A popisovali samozřejmě smyšlenou, nicméně nikdo neví, postavu Venci Knoblocha, který byl umučen při rovníkovém křtu, nevydržel útrapy křtu. (smích) A tak se celá posádka zavázala slavnostní přísahou, že se to zakamufluje. No a teď dva dny před křtem se na lodní nástěnce objeví: „Venca Knobloch, jak jsme ho znali. Měli jsme ho rádi, byl to dobrý námořník. Narodil se tam a tam, tehdy a tehdy.“ Takovéhle legrace.

T: A jaká byla vaše nejhezčí cesta?

N: Nejhezčí byla asi cesta kolem světa na lodi Karlovy Vary. Jak co do krásy navštívených přístavů, tak co do společnosti, kapitána a tak.

T: A jak jste vnímal rozpad námořní plavby?

N: Já jsem se dokonce pokoušel, protože jsem o tom měl nějaké informace zblízka, tak jsem se pokoušel zburcovat tehdy nějaká média. Byl jsem za některými dneska velmi čestnými a statečnými televizními pracovníky. Všichni pokývali hlavou a říkali: „No to je úžasné, to je sólokapr.“ A nic. Pak jsem se teprve po letech dozvěděl, že na některé subjekty třeba televize Nova měla tabu. Nesměla na ně sáhnout. Vnitřní předpis.

Sám jsem na tom ztratil asi sto tisíc svých poctivě vydělaných korun, za které jsem si koupil akcie. Ne zaměstnanecké, ale poctivé akcie. Dostal jsem za ně pak asi sedm tisíc nebo tak nějak.

T: Ten podnik byl přece životaschopný?

N: No ježiš marja. (důraz) Potom teprve nastal obrovský boom na těch cestách. Znal jsem ziskovost podniku, znal jsem hospodářské výsledky, znal jsem situaci na námořním trhu. A pak jsem poslouchal dnešního pana soudruha prezidenta, jak říká zjevně lži, jak říká do televize, že: „Kvůli tomu, aby se pár námořníků vozilo po světě, tak my přece nebudeme z našich daní tohle dotovat.“ Přitom to byla lež jednoznačná. A když pak ještě říkal v Davosu, že je škoda, že jsme neměli víc takových Kožených. To řekl, to slyšel celý svět. Byl to prostě tunel první kategorie. Jako mnohé další. Jenom tady se ty peníze nemusely dostávat do zahraničí, protože v zahraničí byly.

Takhle stejně rozkradli polskou flotilu. Celý PLO,²⁵⁴ PZM.²⁵⁵ Byl jsem tam loni na školení na rádio. A úplně stejně rozkradli ruské obchodní loďstvo, takže to není nic vzácného. A v podstatě dneska žádná země s daňovými zákony a se zákoníkem práce jako máme my si nemůže dovolit vést vlastní obchodní loďstvo. To by nebylo konkurenceschopné se všemi těmi odvody. To mohou být všechno jenom stínové vlajky. A

²⁵³ Tabasco – velmi ostrá omáčka z chilli papriček.

²⁵⁴ PLO – Polskie Linie Oceaniczne.

²⁵⁵ PZM – Polska Zegluga Morska (Polská zaoceánská plavba).

námořnické řemeslo teď na trhu práce? Je spousta všelijakých Filipínců a Srílančanů a Maledivců, Kapverdánů, kteří pracují, nestávkují, nekecají, nechtějí výhody. Pracují za pár dolarů. Myslím, že v tomhle by se námořní plavba v podobě, v jaké byla u nás, stejně nemohla udržet.

T: Kdy jste poprvé nalodil?

N: To byl duben 1979. A naposledy jsem vylodil v září 1992. A čistého jsem strávil na lodi čtyři roky. Sečteno. A odečteno. A hlavně, víte co, té práce je na lodi málo. A člověk si na to rád a rychle zvykne. A protože mě extrémně zajímalo námořnictví, tak jsem se s nimi všechno učil na můstku. Ještě v dobách, kdy nebyly žádné počítače a kalkulačky, jsem se učil navigaci na takových sextantech, jako mám támhle. Alespoň mě to připravilo na tu nynější jachtařskou kariéru. Velmi dobře.

T: Takže sen se vám splnil.

N: Ten pokračuje dál.

Milan Rusňák, kapitán

T: Nejdřív bych se vás zeptala, pane kapitáne, na dětství, na rodinu a na to, jak jste se dostal na moře.

N: Tak já jsem se narodil v Sudetech, konkrétně v Opavě-Kateřinách. Tatínek byl poštovní zřízenec a později byl úředník. Maminka byla taky odtamtud. Potom tatínek dostal úřady tam, kde bylo prostředí úplně veskrz německé. Pár rodin nás tam bylo českých. Takže vlastně já se počítám, že jsem sudetský Čech. Sudetský Čech, protože u nás doma se mluvilo celkem spisovně, žádnou hantýrkou. A v osmi letech už jsem znal německy jako česky. Možná dokonce lépe německy.

A v osmatřicátém roce, jak nás zabrali Němci, tak jsme museli odtamtud. To byl náš první odsun. Než byl potom německý odsun po pětačtyřicátém roku. Takže my jsme uprchli (důraz) v noci, v nočních hodinách, protože tatínkovi už tam přepadávali ordněři poštu. On tam měl dva vojáky, měli tam kulomet, taky se bránili. Tatínek měl potom za války obavy, že si pro něho gestapo přijde. On byl světový člověk. Skutečně, já tatínkovi děkuji za všechno, za podporu a tak dále. A jak tatínek vyprávěl, když přišel po válce zpátky, ti mladí Němci, co mu přepadávali vozy, zřejmě byli vybití na východní frontě, prostě všichni zahynuli. Takže tam zůstali jenom staří. No, utekli jsme teda nejprve do Velké Bystřice u Olomouce. Jen tak tak, že nepřišla nacistická vojska do té Velké Bystřice. Po půl roce tatínek dostal úřad na Valašsku, v Jablůnce u Vsetína. Tatínek tam šel, ta Bečva mu skýtala skutečně veliký požitek. On byl vášnivý rybař. On měl vůbec ušlechtilé zájmy. Hrál šachy závodně, stále ležel v knihách, no a ryby, hlavně ryby.

A pro nás to bylo výborné, protože několik kilometrů bylo do Vsetína, kde byly školy. Tam jsem v roce 1948 maturoval na průmyslové škole strojnické. A měl jsem všelijaká hobby a zejména jsem byl skautem. To možná taky trochu rozhodlo, že jsem měl lásku k přírodě. A voda je kus normální přírody. A chtěl jsem studovat, měl jsem chuť něco studovat. Cokoliv. Nějakou vysokou.

Pak po maturitě jsme chodili ještě asi dva týdny normálně do školy. A během té doby jsme poslouchali, byl jenom rozhlas, televize ještě neexistovala, že ve Štětíně studuje nějaký chlapec. Redaktor ho jmenoval Hromádka, ale on se jmenoval Homolka. A ve třídě byl nějaký Ludvík Kačerovský, který říkal: „Jé, to by bylo něco pro nás.“ On byl starší než já, asi o dva roky. Dokonce partyzánštil na Slovensku. A říká: „Neboj se, já se znám s rudým dědou, s kterým jsem byl na Slovensku.“ To byl profesor Nejedlý, to byl rudý děda. Byl tenkrát ministr školství. Čili: „Neboj se, Milane, já to zařídím.“

Jenomže jeden měsíc, dva měsíce, nic. Já jsem zajel k Ludvíkovi, bouchal jsem na dveře, vyšla sousedka a říká: „Jo, Ludva Kačerovský. Jóó, toho neseženete, ten jezdí na motorce někde po Slovensku.“ On to Slovensko měl rád, protože tam partyzánštil. Taky mu tam urvalo dva prsty. Takže by ho bývali stejně na tu akademii nevzali. Protože tam musel být člověk perfektně zdravý. Všechny končetiny musel mít v pořádku. Zrak, sluch a tak dále. Tak jsem přišel smutný domů, tatínek už mě sledoval a říká: „Chlapče víš co? Obleč se, sedni na vlak, jeď do Ostravy, tam je polský konzulát, tam určitě budou o tom něco vědět.“ Tak já přesně toto udělal. A oni na mě koukali: „No nazdar, vy jste osmý.“ Já jsem nevěděl, co je to osmý. „Vy jste osmý, tak prosím vás honem si pošlete k nám žádost a my ji posoudíme. A nějaká doporučení si sežeňte.“ Od školy jsem dostal doporučení i od všelijakých skautských organizací. V jednom dnu jsem to sehnal a poslal. Protože oni říkali: „Rychle, rychle jedněte.“ Asi za další dva měsíce, to už bylo září, jsem dostal uvědomění: „Dostavte se na polský konzulát v Ostravě.“ Přišel jsem do Ostravy, dali mně taky nějaké potvrzení a říkali: „Vyhověl jste polským podmínkám, mohl byste být přijat. Ale musíte si zažádat na ministerstvu školství v Praze, jelikož jste československý občan.“

Jel jsem teda do Prahy a tam se tomu divili převelice, jak je to možné. Já jsem říkal: „No já jsem nevěděl, jak se co vyřizuje, jel jsem na polský konzulát, protože jsem slyšel, že tam uchazeč může.“ „No jo.“ Tak po dlouhém zdráhání mně to podepsali, poněvadž tenkrát v Brně, které bylo hlavním městem Moravskoslezského kraje, vybírali těch osm. A v Praze vybírali centrálně taky osm. A jedni o druhém nevěděli. A Brno s polským konzulátem byli v tomhle spolčení. Sedm bylo Brňáků a já jsem byl ten osmý.

Výsledek byl, že nějakého dvanáctého října roku čtyřicet osm jsem sedl na vlak a přijel do Štětína. Tam už nás bylo dvanáct a ještě po mně přijeli další. Ale šestnáct jich nakonec nebylo, včas se to někde zarazilo. Přišel jsem tam a oni se mračili, říkali: „My už tady máme dvanáct, jaké vy máte vzdělání?“ Já říkám: „Strojní průmyslovku.“ „Tak vás mrskneme do Gdyně na fakultu strojní.“ Já říkám: „To ne! Já jsem starý skaut.“ A uprosil jsem ředitele té školy, že prostě mě tam nechali. Jako na zkoušku. A také se jednalo o stipendium. Protože Praha mně říkala: „Stipendium vám nemůžeme dát.“ A ředitel ve Štětíně říká: „U nás neexistuje, že by se soukromě studovalo. Automaticky každý dostává stipendium. Ať si to oni potom vyřídí s Prahou.“ Takže jsem byl rád. Protože jinak by býval otec mě ještě musel podporovat aspoň ten rok.

Tak jsme studovali v polském Štětíně. Je to škola především charakteru přípravy na moře, na jedno z nejtěžších povolání. Ale zároveň nejkrásnějších. Povolání, které dává plné zadostiučinění. Původně jsme měli

studovat tři roky, ale... Začnu od jiného konce. Poláci na tom byli během války o hodně hůře než my. Oni jim zavřeli nejen všechny vysoké školy jako u nás, ale i střední. A oni se museli potají v kroužcích školit. Takže zaprvé tam maturantů bylo pohřichu málo. A kdo měl takzvanou malou maturitu, to znamená šest tříd, které získal, tak ho akceptovali. Takže tři roky studia byly zrušeny, protože měli málo důstojníků, a my jsme museli studium stihnout za dva roky a něco, jako dříve byly ty kadetské školy. Tak jsme to absolvovali, samozřejmě všechno s diplomovými zkouškami, s diplomovou prací. Tak to byla veliká zabíračka. Protože mezi tím jsme měli v létě praxi na školní lodi, kde výuka pokračovala. Ne všichni profesori nalodili, ale ti nejdůležitější, na navigaci, astronomii a tak dále. A na té školní plachetní lodi, kde jsme se plavili deset měsíců, byly ještě tenkrát fyzické tresty. A ve škole třeba když něco člověk provedl, tak musel se plazit po schodech v učilišti. Nahoru a dolů. Nebo dostal takzvané BV. To bylo bez vyjišča.²⁵⁶ Do města. Nebylo povolení.

A do té školy přijali dvě děvčata. A ty kluky Poláky to hrozně naštvalo. A jak se ta škola jmenovala „Państwowa szkoła morską,²⁵⁷ Státní námořní učiliště, tak se někdo vyšplhal a připsal rukou neumělou koedukcína.²⁵⁸ Koedukcína znamená smíšená. (smích) Jako s děvčaty. No ředitela to navztevalo, teď udělal sbírku, tam byla vojenská kázeň samozřejmě, byly takzvané zbiurky,²⁵⁹ to znamená ranní vlastně raport. Všichni jsme stáli a než přišli komunisté k moci, tak se zpívaly modlitby. Ráno i večer jiná (a na plachetní lodi zase jiná). Krásné modlitby. A ředitel procházel a soutil: „Kdo to napsal? Vystup!“ (smích) Nikdo se samozřejmě nepřihlásil. To značilo vyhazov ze školy a to si po těch peripetiích nemohl nikdo dovolit, aby ze školy vypadl. Stejně potom dělali čistky, kdo měl tetu a bráčku v Americe, tak musel odejít, jak přišli komunisté. Ti přišli v devětačtyřicátém roce někdy v prosinci. A udělali velkou čistku. A ředitel nakonec řekl: „Tak víte co? Celá škola bez vycházky do konce roku. Do Vánoc!“ Jé, to bylo školda. (smích) Škoda. My jsme tak rádi chodili ven. A ta děvčata nás měla taky ráda. Tam byly různé potańcúvky,²⁶⁰ že se tančilo, a tak dále. Takové jako dneska diskotéky se pořádaly. No a my jako elitní škola jsme byli všude zvaní. Nosili jsme prapory a všechno možné. Oni si na tom hrozně zakládali.

Protože ta škola, takhle. Štětín oni získali po těch, já nevím, tři sta nebo pět stěch letech zpátky. Protože ten byl úplně německý. Byl rozbitý a celá nautická škola, navigační učiliště bylo ve Gdyni. Kterou si před válkou vybudovali, když dostali přístup k moři, jediný takový úzký pásek. A tam si udělali moderní přístav. V rámci té prestiže. Protože oni jsou velice hrdý národ. Oni se Němců nebáli, tam bylo povstání, v Getě, všude. A po válce posunuli tu školu, navigační část, do Štětína. Tím pádem Štětín dostal elitní školu. Pak tam samozřejmě vedle udělali vysoké školy. Ale my jsme pořád byli považováni za elitní školu. Dostali jsme skutečně poctivé, ještě takové to klasické školení, jak se patřilo. Takže těm Polákům hodně děkuji. Mám tam ještě hodně spolužáků, s kterými si píšeme.

No abych pokračoval. Tak jsme školu zdárně ukončili a vrátili jsme se do Prahy. Ujal se nás podnik Metrans. Protože někde v kuloárech, u těch stranických a vládních pohlavárů se mluvilo o tom, že bychom měli dát vzniknout československé námořní flotě. To byly nějaké tajné dohody, o kterých my jsme tenkrát nevěděli. A nevíme přesně ani dosud, jak to bylo. Čili jak jsme skončili, tak úředníci na ministerstvu dopravy říkali: „My pro vás práci žádnou nemáme, my nevíme nic. Československo, pochybujeme že by mělo nějakou flotu.“ Oni o tom nevěděli. To byly nějaké tajné jako dohody. Že třeba s Polskem měli dohodu, že nám vyškolí nějaké kádry. My jsme nevěděli proč, jak. My jsme studovali, protože jsme chtěli studovat.

A mysleli jsme si, že jsme první po válce. Nebyla to pravda. Náhodou jsem se sešel v Rijece s jedním člověkem, Josef Čermín z Týnu nad Vltavou, který byl v roce čtyřicet sedm (my jsme šli studovat v roce čtyřicet osm) poslán do Bakarů, do jugoslávské (důraz) školy. Pak se to s Titem všelijak rozkmoťilo, a proto my jsme šli do Polska. Jinak bychom bývali patrně taky šli do Jugoslávie. A on mně vyprávěl, že tam před válkou skončilo asi sto absolventů. V tom Bakarů, v Jugoslávii. Já jsem některé znal, kapitána Krbka, který mně ukazoval ten seznam. Ono jich bylo skutečně sto. A vedle Pepíka Čermínů nějaký syn kapitána Sochora, který tam studoval před válkou. Který byl poslán taky ministerstvem školství, s tím Josefem Čermínem do Bakarů. Do Jugoslávie. Tak to jsme se dověděli. Čili tady někde už se vědělo, i na ministerstvu zřejmě se to drželo v tajnosti, že nějaká loď bude. Loď skutečně přijela, v roce padesát jedna. Koupili ji na závěr roku padesát jedna či padesát dva. Potom byla vztyčena vlajka a my jsme byli naloděni jako kadeti.

Ovšem, co předcházelo. Z Metransu nám říkali: „My máme hodně lodí v nájmu. Víte co, kluci, my vás tam pošleme.“ Oni nám říkali kluci, byli jsme chlapci, že jo. Sice absolventi elitní školy, ale chlapci. „My bychom vás potřebovali jako suprkarga, to znamená, že budete hlídat náklad, co bude pro Československo a co my vyvážíme. A zároveň si budete dělat nautickou praxi.“ Dobře to bylo promyšleno, ale ne do všech důsledků. Protože my jsme tenkrát ještě neměli námořnické knížky Československa, měli jsme polské. Já ji

²⁵⁶ Polsky „bez wycieczka“ – bez vycházky.

²⁵⁷ Polsky „Państwowa szkoła morską“ – Státní námořní škola.

²⁵⁸ Polsky „koedycja“ – koedukace.

²⁵⁹ Polsky „zbiórka“ – shromáždění.

²⁶⁰ Polsky „potańcówka“ – taneční, tanec.

tu mám polskou. Já mám asi pět různých námořnických knížek za tu moji kariéru. No a já jsem měl nalodit na norskou loď, Volen se jmenovala. Taková menší loď. A ten můj kamarád, kapitán Kantner, dejž mu Pán Bůh nebe. Zemřel. A Poláci, teda VOP, to je Vojsková Ochraňa Pograniča,²⁶¹ se zašprajcovali: „Vy máte polské dokumenty, my vás nemůžeme pustit. Vaše dobre je i našim dobrem.“ Říkali. To si pamatují dodnes. My jsme prosili: „Prosím vás, my nezdrhneme.“ „Ne, vyřídíte si to a tak dále.“ Teď to vyřizování nějak dlouho trvalo, stále se nic nedělo.

A ten Tonda Kantner, můj spolužák, říkal: „Víš co, my se nalodíme na polské lodě a hotovec.“ Tak jsme šli k Polákům a oni říkali: „No ovšem! Samozřejmě, pojdte, máme málo kádrů, vždyť víte, že nemáme důstojníky, že jsme museli zkrátit vaši školu a tak dále.“ Tak nás nalodili. „Ale půjdete za normální námořníky.“ My říkali: „No to je normální.“ To byl normální postup. Tak jsme oba dva nalodili na loď m/s, motor ship, Generál Walter. Tuším, že se účastnil té občanské války ve Španělsku. Generál Walter Świerczewski. Jmenoval se Świerczewski a přezdívali mu Walter.²⁶²

Takže jsme nalodili. Samozřejmě loď, to byla rekvizice po Němcích. Tam žádná klimatizace nebyla a teď my na indickou linku. Když je tam nejhůře, v těch měsících duben, květen, kdy začíná teprve monzun. Dovedete si připravit to horko. My jsme dostali teda skutečně fyzicky pořádně do těla. Pracuje se v tropech sice jenom šest hodin, to Poláci ty sociální výhody měli samozřejmě perfektní. To se vzorovali tenkrát na anglických lodích. Angličané sice neměli socialismus, ale ta Labour Party²⁶³ a odbory si vymohly to, co potom Poláci aplikovali na svých lodích. To znamená tolik a tolik gramů má dostat chleba, tolik fazolí, pečiva, půl citrónu v tropech, čtvrtku červeného vína jsme fasovali, všechno zadarmo samozřejmě.

A po návratu polských lodí jsme byli s tím kamarádem odvoláni. Už věděli, co bude. A přijela ta naše první československá loď Republika. To bylo někdy v listopadu padesát jedna. A nic se potom nedělo. Až v lednu nebo v únoru v padesátém roce byla vztyčena československá vlajka. A jelo se na opravy, protože loď byla koupěna od Řeků a byla v dosti desolátním stavu. Ale bylo to nejlepší, co bylo tehdy na trhu. Protože bylo hluboké embargo, kdy nám nechtěl nikdo z těch západních států prodat loď do socialistického tábora. No, opravili loď v Norsku a potom dlouho trvalo, než proběhly všelijaké bankovní operace, to bylo komplikované, než se všechno zaplatilo. Takže na cestu jsme se vydali teprve když jsme se vrátili z Norska, z těch oprav, do Gdyně.

Tam nás naložili, všechno co Československo vyrábělo, abychom pomohli už tenkrát lidové Číně. Kde se Mao Ce-tung někdy v roce čtyřicet devět ujal vlády. Dojeli jsme tam šťastně, ale zpátky potom, byli jsme naloženi rudou a nějakým kusovým zbožím, nás chytil velice těžký tajfun. Který tu loď prakticky rozbil. Kapitánoval nás předválečný kapitán, který studoval v Bakarú, kapitán Klos. No, byl to dobrý kapitán, do toho tajfunu vjeli jiní. Vedle nás se tam potápěly tenkrát veliké lodi. A naši loď ten tajfun roznytoval. Ta loď nebyla svařovaná ale nýtovaná. Začalo do ní téct, volali jsme SOS. A můžeme říct, že toho sedmnáctého až devatenáctého srpna padesát dva jsme se všichni znovu narodili. Opravdu tam šlo o kejhák.

Volali jsme SOS a zamířili jsme zpátky k ústí řeky Jang ce ťang,²⁶⁴ která proplouvá přes Šanghaj. Dopravázela nás loď z Hong Kongu, kdybychom se potopili, abychom měli nějakou záchranu. Protože, to je taky zajímavé, objevili se žraloci kolem nás. Jakoby cítili, že by měli dobrou krmí. Tak jsme se dobelhali k pobřeží. Přijely záchranné remorkéry, které nás stáhly a hned začaly vypumpovávat vodu. Loď byla plná té vody, že se mohla potopit každou chvíli. No a v Šanghaji, v loděnici Kjang Nang, začali loď opravovat.

Vylodili nás samozřejmě, většinu posádky evakuovali do Československa. A my jsme tam zůstali. Asi, kolik nás bylo, myslím kolem desíti nebo dvanácti. No a mně posléze říkali: „Jste tady nadbyteční, práci není na lodi, sice to všechno dělají dokeři.“ Dokeři se jim říká. A tak mě evakuovali: „Půjdeš na polské lodě.“ Já říkám: „Fajn.“ Mezi tím nás povýšili na kadety a jak jsem tam znovu přišel, tak Poláci mě jmenovali přímo třetím důstojníkem. No a plavil jsem se tam na hodně lodích, protože skutečně neměli kádry. Já jsem si šel po procházce po Štětíně a najednou zastavilo auto a říká: „Paně třetí.“²⁶⁵ Oni říkají paně třetí jako třetí důstojník. „Pojďte tady do taxi. My nemáme třetího důstojníka na té lodi a ta je na vyplutí.“ A já říkám: „Vždyť já jsem na jiné lodi.“ „Ne, ne, ne. Sbalte si, rychle kufrý a pojedete s tou jinou lodí.“ (smích) Teď já říkám: „No je to možný?“ Takže jsem musel poslechnout. Naházet jsem si do kufru z lodí, která stála v přístavu déle, a jel jsem na druhou loď, kde jsem byl třetím důstojníkem. (smích) Takové šachové tahy tam byly. Prostě neměli kádry.

A vážili si nás, ohromně si nás vážili. Dokonce potom neměli moc ochotu, nechtěli mě ani moc pustit. Jak přijely Lidice, to bylo už někdy v roce padesát čtyři, padesát pět. Já říkám: „No neblázněte, já se zase vrátím, (smích) když nebude loď, tak se k vám milerád vrátím.“ Protože tam se mi jezdilo velice dobře a oni si mě považovali. Tvrdili, že jsme přesnější, zodpovědnější. Kapitán říkal: „Vidíte, stejný žáci. A tenhle se vyflajzl

²⁶¹ Polsky „Wojskowa ochraňa pograniča“.

²⁶² Karol Waclaw Świerczewski, přezdívaný Walter (1897–1947), Polák, který sloužil v sovětské armádě.

²⁶³ Labour Party – tradiční socialistická strana Spojeného království.

²⁶⁴ Čínská řeka Jang-c' -ťiang (Modrá řeka).

²⁶⁵ Polsky „pane trzeci“ – pane třetí.

na všechno a vy jste šel na příď se dívat, jak kotva pracuje a tak dále. Převzal jste vachtu. Já si vás velice vážím.“ Takže, polští kapitáni si nás takhle... já dostal takovou školu. Byli to kapitáni z války. Oni jezdili v konvojích a většinou všude válčili, proti Němcům tenkrát. To byli hrdinové. Potom si udělali ještě nějaké nástavby v Anglii, udělali si tam kapitánské zkoušky. Anglické a britské, takže já dostal nejlepší školení jaké mohl vůbec někdo dostat. Takže z nás třech tam Kantner zůstal, Fojtů zůstal taky, toho tam povýšili na třetího důstojníka. A jezdil jsem vesele na polských lodích, než mě potom nalodili jako druhého důstojníka na loď Lidice. Chvilí si odpočineme.

T: Skončili jsme u toho, že už jste byl druhý důstojník. A že vás Poláci nechtěli nejdřív pustit.

N: Ano. Tak jsem nalodil na loď Lidice. A postupoval jsem, postupoval na našich lodích – druhý důstojník, potom jsem byl jmenovaný prvním důstojníkem. Jako první důstojník jsem sloužil i pod čínským kapitánem. My jsme měli Československou námořní plavbu napůl jako s Číňany. Bezvadný kapitán. Sa-ča-čen se jmenoval. Sa-ča-čen. To byl inteligent, skutečně. Zkušený. Akorát že neměl zkušenosti na oceánických plavbách. Protože oni je tam nepouštěli. Oni měli na tu Čínu tenkrát tak spaden. Byla blokáda Lidové Číny. A byly tam zejména americké lodi. Nalítávala na nás americká letadla. A lodě na nás signalizovaly, sice nás pustily, ale pořád nějakým způsobem obtěžovaly. To byla šestá flotila, tichomořská, americká, která měla dopal na Číňany.

Vždyť Čína to je úplně jiný světadíl. To je úplně jiná planeta, bych řekl. Oni třeba nemohou dodržovat lidská práva jako u nás pečlivě, protože tam se rodí miliony dětí a tamhle miliony umírají a oni musí prostě zachovávat tvrdou disciplínu jinak by jim lezli po zádech ti lidé. Teď se teprve začínají poevropšřovat, řekl bych. Protože jinak oni měli svoje zásady. Já to vím. Když jsme tam my byli, tak že bychom si namluvili nějakou Číňanku, to neexistovalo. Oni třeba v tom Seamen's Clubu pro nás udělali taneček a kdybychom si domluvili rande, tak představitelé toho Seamen's Clubu se s námi dlouze loučili a holky zatím zdrhly. A třeba by ta děvčata bývala se s námi chtěla setkat ještě někde. Nebo jindy jsme třeba nemohli najít zubního lékaře, kterého jsme znali. Protože Šanghaj už tenkrát bylo veliké město. Tak jsme šli do Seamen's Clubu, tam byla jedna taková pracovnice, taková sympatická. Říkala: „Není problém, já vás tam zavedu.“ A jak jsme šli, kolik nás bylo, tak pět šest, tak ji zastavil policajt. A vyslychal ji. Jestli nás nevede do nějakého hanbince nebo já nevím do čeho. Prostě měla co dělat vysvětlit, že nás vede k zubaři. (smích) Já se jí potom ptal. A ona říkala: „Ale, nechme toho.“ Taková prima holka to byla.

V Japonsku už zase to bylo úplně něco jiného. Tam aby se člověk jako vedoucí ukázal, tak musí jedenkrát ho vidět všichni v nějakém tom, neříkám hanbinci, ale v nějakém takovém podniku, kde ta děvčata jsou. No a ta děvčata se chovají velice jako k tělu. Třeba si sednou mu na klín a tak dále. Takže to je úplně něco jiného. Nebo na Inošimě. To je ostrov, tam žádný průmysl není, ale spousta obchodů. Devadesát kilometrů východně od Hirošimy. Tam jsem taky byl, v Hirošimě. A já jsem jednou šel s paní a ona se zakoukala někde u výkladu. No a teď z takového denního baru vylítla hoch-san, představitelka toho, jak by se řeklo tady, v západních zemích, bordelmamá. A vtáhla mě dovnitř. Já jsem viděl, že se tam dá pít, já měl žízeň. A teď ony začaly: „Ťu ťu ťu.“ Anglicky moc neznaly. Já jsem začal srkat pivo a teď jsem viděl, jak paní venku běhá a hledá mě. (smích) A já jsem ukázal té hoch-san: „Moje paní tam.“ Jé, ty se jí ukláněly! „My jsme nevěděly, my jsme myslely, že on je sám, že potřebuje dámskou obsluhu nějakou.“ A tak dále. Tak paní mě sebrala za křídlo a ven. (smích) Ona ta děvčata jsou velice milá.

T: A jak jste se s paní seznámil?

N: Byl jsem ve Varně, nejdříve na polské lodi. To bylo někdy v lednu roku padesát čtyři. Tam bylo mráz tenkrát nevídaný. Sníh dokonce tam byl a zamrzlá ruda, co nakládali. A v každém přístavu je nějaký klub pro námořníky. Tak jsem přišel do jednoho klubu ve Varně a tam hrál nějaký kluk ping-pong s jedním Polákem z naší lodi. A říká: „Hele, podej mně ten míček.“ Česky. Já jsem zavěťřil a říkám: „Moment, ty jsi Čech?“ „Jé, a ty jsi Čech?“ Já říkám: „Já jsem Čech na polské lodi. A ty?“ „Já jsem študoval medicínu v Plzni.“ „Jé, to je fajn. To je fajn. Prosím tě, nám tam bylo tak hezky. Já zavolám bráchu, který študoval se mnou, a uděláme ti průvodce a pozveme tě.“ Zvali mě, oni jsou nesmírně pohostinní.

Uběhly potom asi dva nebo tři roky. A znovu jsem tam přišel jako první důstojník na lodi Lidice. Na té poločínské lodi. A teď doktor Červenka, lodní lékař, říká: „Já jdu do přístavní nemocnice a do laboratoře. Tady kluci říkali, že ty salámy už nejsou dobrý. A sýry. Já jsem to dal pod mikroskop aby se na to podívali.“ Já říkám: „Víš co, já jdu s tebou, protože já znám ty doktory. Někdy doktor Alexej Alexejev a Rusy Alexejev, co študovali u nás. Tak se třeba zeptám kde jsou teď.“ A doktor Červenka vešel do jedné laboratoře a vyběhla taková černooká holka. Děvče. Já říkám: „Prosím vás, prosím vás, doktor Alexej Alexejev, nevíte?“ A ona mně říká, jako dnes si pamatují: „Počakate máľko. Počakate máľko.“ A zmizela. Čekám, čekám, čekám a vyjde doktor Červenka a říká mně: „Co tady čumíš?“ Já říkám: „Tady vyběhla nějaká holka a říkala mně ‚počakaj malko‘.“ „Vykašli se na ni. Ona ti nerozuměla.“ Já říkám: „No, musela

rozumět. Já jsem říkal ‚doktor Alexej Alexejev‘. Tak se možná ty nějak dopíšeš jako lékař.“ A to děvče najednou vyběhlo. To se mně líbilo. S kartičkou a napsané: „Doktor Alexej Alexejev Sanipit Stancja“. Sanipit – tam čistí vodu. On tam byl vedoucím.

A chtěla odběhnout. A já ji chytil za ruku drze. A říkám: „Tak to ne. Já bych vás rád pozval večer na večeri tady do nějakého lokálu.“ A ona nechtěla, styděla se, teď tam byla lékárnice nějaká, ten doktor Červenka... A potom celá ruměná říkala: „No tak, Utapso. V šest hodin teda“ Mezi tím jsem našel toho doktora Alexej Alexejeva, on nás hostil, a teď já mu říkám: „Hele, já mám nějaký rande, já tam musím jít.“ A on říká: „S kým?“ Já říkám: „No nevím. Tam v nemocnici.“ „Radši jdi. Ona ta holka, zdá se, že ji znám, je velice zodpovědná.“ Tak já tam čekám. Šest hodin, šest deset, šest patnáct, šest dvacet. Tak si říkám: „To mě vystrnadil z baráku a nic.“ A teď přišla ke mně nějaká voháknutá holka a říká mně: „Izvinítě, že jste čekal, já jsem měla službu.“ To byla ona. Já ji nemohl poznat. Ona se vohákla... Před tím byla v bílém plášti, pracovala taky v laboratoři. Tak to se mně líbilo. Potom jsme se nějak sešli, když jsme do Varny několikrát připluli, a šli jsme si někam sednout.

A já jsem jí furt říkal: „Ty, poslouchej, nějaká vážná známost, to nepočítej, že bych si tě vzal.“ A ona říká: „To nevdá, to nevdá, to nevdá.“ Ona totiž šla k té babě Vanga, ta jak předpovídá konec světa. A ona jí říká (to z ní vylezlo potom, že byla za babou): „On s vámi bude dlouho chodit a stejně si vás vezme.“ (smích) Takže proto říkala: „To nevdá, nevdá.“ Protože věděla, že se to splní. A ono se splnilo. Čtyři roky jsme tak spolu se vídávali a ten čtvrtý rok přijel táta. My jsme ve Varně opravovali loď. Já se mezi tím stal kapitánem. A teď já jsem říkal: „Postarej se o můjho tátu, vezmi ho na pláž, já potom za vámi přijdu.“ Tak ona se o něho starala a tatínek po čtrnácti dnech říká: „Chlapče, chlapče. Kdyby sis tuhle holku nevezl, tak bys udělal největší chybu ve svém životě. Ta je jako naše mámy bývaly, to je klasika úplně, tu si namluv.“ Tak tatínek to přitvrdil, že během pár měsíců jsem si ji vzal.

T: Svatbu jste měli tam nebo tady?

N: Tam jsme měli svatbu. A přivezl jsem si ji do Československa. A měl jsem kliku, poněvadž do toho Japonska by mě nebyvali poslali bez manželky. Poněvadž mně četl generální ředitel dopis z ministerstva, ve kterém psali, že „obyčaje té země“, jako Japonska, „vyžadují aby tam naši cestovatelé cestovali s manželkami“. S manželkami. Na státní útraty. Tak to tenkrát bylo. Ono ne všechno bylo špatné, naopak. Byla spousta sociálních vymožeností, o kterých dneska se nám nezdá. Lázně zadarmo, poukazy, a tak dále. Zase z toho hlediska, že jsme neměli svobodu, samozřejmě, to bylo špatné. No tak my jsme to nepociťovali, námořníci.

Ač teda, ačkoli nás hlídali. To jsme věděli, že jsme hlídáni. Mně hlídali telefon Praze. To jsem věděl, protože to vždycky cvaklo. A stejně podezřívají člověka kdo ví z čeho. Možná proto, že znám ty jazyky, angličtinu znám poměrně dobře, němčinu a tak dále, tak si říkali: „Ten Rusňák.“ Teď paní měla penzió. Ona byla podnikavá holka. Velice hodná žena. Nemusela to dělat. Protože já vydělával poměrně dobře. Aby byla s někým, když byla jenom dcera.

Takže u nás v penzionu se setkávali Západní Němci s Východními Němci. A jednou mi volala vojenská kontrarozvědka! Vojenská kontrarozvědka, která byla pod patronem StB samozřejmě. Ale samostatná organizace. „Hele, u vás se scházejí všelijaké živly.“ Já říkám: „Já o ničem nevím. Já nejsem doma.“ „Ale jako manžel určitě něco víte.“ A já jsem viděl, že mě podezřívají. Že dělám špiona buďto pro Angličany nebo pro Němce. Možná i pro Američany. Ty náznaky byly. Já jsem nepotřeboval žádného špiona dělat. Já jsem věrně sloužil tady socialistické vlasti, (smích) tenkrát jak se říkalo. A měl jsem rodinu, kam bych býval šel. To není, jak píše Ptáček, „udělat frir a vykašlat se na všechny tady, na naše rodiny.“ Co by brácha, sestra, táta. Rodina, další příbuzní. Samozřejmě bych se tam dobře uživil. Ale tady jsem měl svoje kořeny, zázemí, rodinu, tak co.

A nakonec oni nám povolili i ty manželky. A rodinné příslušníky. A to bylo taky s naším osobním přispěním. Tam byl kapitán Hošek, ten dělal předsedu myslím partaje, a my jsme napsali dopis. Na ÚV tenkrát se psalo. Že prostě bychom rádi ty manželky a rodinné příslušníky. A oni to povolili, představte si. Po tom dopise. My jsme to tak napsali, že kdyby to odmítli, tak byli prakticky proti socialismu. (smích) Tak mazaně. On byl ten kapitán Hošek ohromně sečtělý. On pracoval taky s mládeží někde a v aparátě a tak dále. Prostě měl obrovské zkušenosti. Myslím ty politické. To já neměl politické zkušenosti prakticky žádné.

Takže takhle jsem se seznámil s paní. Potom dcera se nám narodila, no a tak jsme žili šťastně a spokojeně dokud mně nezemřela.

Tamhle v té kapli leží. To tady nebylo vystavěné. To oni stavěli, protože my jsme křesťané. Já jsem křesťan už z rodiny. Matka byla velká křesťanka. A já jako nejmladší, my jsme byli tři, tak s ní chodil. A navíc mně ještě to Polsko dalo. Škola, kde jsme se modlili, a tak dále. Bibli jsem celou proštudoval a je tam napsáno: „Podle viditelného poznáváš neviditelného. Takže nemáš výmluvu. Nemáš výmluvu.“ (lehký smích) Takže, pozor na to.

T: Jak paní snášela odloučení, když jste byl dlouho pryč?

N: Tak, takhle, Češka by to snášela velice špatně. Ale ty balkánské dívky jsou rozeny jako manželky pro námořníky. Ony jsou, jak by se řeklo, putičky. Že to snášejí poměrně, poměrně dobře, řekl bych. Lepší než zdejší. Ony nejsou tak emancipované. I když já tu emancipaci považuji za kladný to. Ale prostě z daného mého hlediska jsem viděl... A táta mně to potvrdil, protože já jsem dal na tátu, on byl zkušený člověk. Ve všech věcech. Snášela to poměrně, jak říkám, velice dobře.

S tím, že potom měla ten penzión, ten si udělala velice pěkně. Jezdila tam potom jedna doktorka tady z Drážďan i jiní. Teď tam jezdili manželé Klaus a Rosita, dodnes se vídáme. Byli jsme u nich i s tou novou manželkou. Oni jezdili k nám do Prahy, několikrát tady byli. Jeho otec teda jezdil. Takže my jsme si nadělali přátele. Já mám velice dobrého přítele v Liverpoolu. Lodivod, který nás vedl a který byl u mě v Praze. A já byl u nich, nás tam pozvali. No prostě fantastický. Také hodně ruských kapitánů znám.

U nás jezdili ruští kapitáni. My jsme neměli dost kapitánů, představte si. Obzvláště po roce šedesát osm, ti kapitáni naši mohli jezdit jako první důstojníci. A byli nad nimi ruští kapitáni. Já jsem z toho vyvázl [po roce 1968] s odřenýma ušima. Protože, takhle. 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, no, sebrali mně pas. Pracoval jsem dva roky na ústředí. Ještě štěstí, že jsem tam mohl pracovat. Tak jsem měl krušné, krušné chvíle. Protože tenkrát jsme navíc stavěli barák ve Vokovicích. Ale nějak se to vyřešilo, že jsem jednal v podstatě správně. Samozřejmě, řekli mně: „Ty, ty, ty.“ To je jasné. Asi mě prověřovali ještě i jiným způsobem. Takže jsem z toho, jak říkám s odřenýma ušima, vyklouzl.

T: To znamená, že po roce šedesát osm byli naši kapitáni spíše prvními důstojníky a ruští kapitáni byli na lodích kvůli kontrole?

N: No, všichni nebyli. Kdo třeba nebyl ve straně, na něho moc nemohli. Byli někteří i kapitáni nestraníci, kteří se neangažovali. Tak na ně dost nemohli. Zajímavé, že ti zůstali. A co jsme byli ve straně, straníci, my jsme nebyli komunisté, my jsme museli být ve straně, tak celkem se na nás teda svezli pořádně. Že jsme prostě kdesi cosi, nevěděli, na kterou stranu se máme dát. Vždyť třeba generální ředitel, a to byl po vyšší stranické škole, chtěl odstěhovat celý podnik do Vídně. A deklaroval to na celopodnikové schůzi. Potom obrátil. Takže oni lidé se někdy chovali...

No a kapitán Fojtů třeba, ten nemohl ani za prvního důstojníka jezdit, ten musel na slovenské lodě. Slováci dělali tu normalizaci daleko shovívavěji než tady. Tady se dělala teda ohromně přísně v Praze. On byl vyloučený ze strany, a tam mu potom neteř doktora Husáka pomohla, že jenom vyškrtnutí, a s tím mohl jezdit za kapitána. Jezdil potom na Slovensku za kapitána až do důchodu. Až do důchodu. A kapitán Kantner musel sloužit zdegradovaný za prvního důstojníka. Takže taková byla doba, tvrdá dělnická pěst na nás na všechny, včetně mě.

Takže já jsem se z toho nějak prostě dostal. Já jsem psal i doktoru Husákovi tenkrát. Protože ten z velvyslanectví, co mně to říkal, abych nejezdil, šel do důchodu. A oni drželi ta moje akta někde na ministerstvu, než on odejde do důchodu. A z kádrovky mně poradil: „Jako občan máš právo se odvolat k nejvyššímu.“ Tak jsem napsal doktoru Husákovi. A on jaký byl taký byl, ale jak umíral, se dal zaopatřit knězem. To víte o tom? Nevíte. Ono se to neví. Ono před válkou byla velká móda se dávat do komunistické strany. Protože nikdo nevěděl, jak to vypadá, prostě móda. Naši staří, třeba kapitán Hakl byl taky straník. Přestože byl přesvědčený humanista. Prostě, to byla taková móda. Jako naši buditelé měli nějaké svoje kluby, také je považovali tenkrát, mezi válkami, že je to nějaká elitní věc, tak se do toho dávali. No a podobně asi zřejmě i ten doktor Husák. Že se dal jako intelektuál do služeb. No a potom z toho získal, že, to prezidentství a tak dále.

T: Jak se jezdilo s ruskými kapitány?

N: Tak oni především jako odborníci byli velice dobří. Byli cvičení, byli tvrdě, museli skládat nějaké účty. Politruci už ne. Oni měli na lodi své politruky, ruští námořníci. My jsme po osmašedesátém zrušili u nás politruky. To byla jedna dobrá věc. Ovšem nějaká očka na lodi byla. Dvě. Já jsem o nich jako kapitán nevěděl. Akorát jsme si říkali, tipovali vždycky, jak jsme se sešli s důstojníky: „Tak to je on. To je on. Asi. Jeden je v důstojnické jídelně a jeden to.“ No on každý stát si to hlídá.

Prosím vás, my jsme jeli, pozval nás v Americe domů člověk od olejářské společnosti. Na barbecue.²⁶⁶ Prvního inženýra a mě. A v autě říká: „Nemyslete si, že oni o nás nevědí. (smích) Oni určitě vědí, že já si vás vezu domů. To oni vědí, očka.“ Takže on si to každý stát hlídá. I Američané si to hlídali. Já proto jako je

²⁶⁶ Anglicky barbecue – grilování pod širým nebem.

neodsuzují. Protože každý stát si tu bezpečnost, co považoval on za bezpečnost, jiní jsme to považovali za kravinu, hlídá. Tak oni si to prostě hlídali. Každý ten stát. No a v Rusku to muselo být šílený. Potom třeba jezdili pode mnou důstojníci ruští. A říká mně třetí důstojník: „Já normálně na ruských lodích jsem jako druhý důstojník. Ale oni mě dali jako třetího, abych skutečně ukázal, že jsem perfektní.“ Ten kluk, já jsem se jenom tak se ohlédl a on mi dal odpichovátko do ruky, co jsem potřeboval.

T: A ruští důstojníci taky jezdili kvůli nedostatku našich?

N: Za prvé, nebyli důstojníci. Pak, než nastala ta naše revoluce sametová, tak byli kluci, kteří měli padesát let a ještě nebyli kapitáni. A nás nutili ve třiceti letech. Zavolali: „Budete kapitáni, udělejte si příslušné zkoušky.“ Protože školení na ten titul probíhá stupňovitě. Na poručíka dálné plavby, na kapitána malé plavby, dálné plavby, to je vrcholový titul. „Udělejte si kapitány, my vám věříme, dostanete loď.“ A to ve třiceti letech. My jsme říkali: „A my jsme ještě mladí a nezkušení.“ „My vám věříme, budete kapitáni, všechno na náš účet!“ (smích) A jak jsme udělali kapitána, ještě nám řekli: „Ne abyste jeli ve společném autě nebo ve společném letadle. Nemáme kapitány!“ (smích) Nesměli jsme. Takže oni byli kluci schopní, zkušený, měli padesát let a oni je nedělali kapitány. My jsme se ptali: „A pro boha svatýho, proč ne.“ „Oni nejsou morálně a politicky na úrovni. Oni jsou dobře odborně, ale nejsou, jako vy jste byli, na nějaké morální, morální, (důraz) úrovni.“ No, ono se stalo, že nějaký kapitán, někde ve Štětíně šel bos na loď. A jiné takové nechutné věci. Tihle mladí. To my jsme nikdy nedokázali. Ne že bychom byli svatoušci, ale prostě ta morálka u nás byla vypěstovaná. Po starém způsobu.

T: Je to tou školou, kterou jste prodělali? Tu elitní?

N: Je to tou školou, ale nejen školou, i ta klasická rodina a rodinné vztahy, které u nás byly v rodině. Ta klasika stará, ještě, dá se říct, z konce devatenáctého století, začátku dvacátého století. Ještě jsme byli v té klasice vychovávání jako rodina. A vlastně ti Poláci taky. Ti Poláci byli podobně vychovávání.

A navíc oni byli bojovní z té války, oni partyzánštli proti Němcům. Já se domnívám dokonce, jak na ně tak koukám, že Izraelité, teda Židé, jsou považováni za vyvolený národ. Je to tak. Znáte to. A druhý vyvolený národ musí být Poláci. My máme polského kněze tady, a nejen tady. Byl jsem v Rokycanech, tam mi paní vyprávěla, že mají v Rokycanech taky polského kněze. A nejen tady v České republice. Oni jsou v Anglii, v Německu, kde víra upadá. A oni evangelizují celou Evropu. Teď to letadlo, jak se zřítilo,²⁶⁷ ono to má nějakou souvislost s tím utrpením a tak dále. Prostě oni berou na sebe hříchy tohoto světa. Takže oni jsou fantastičtí po téhle stránce. Já se jim obdivuji, že tolik kněží je tady. Teď včera ukazovali, jak toho velikého Kristuse vztyčili.²⁶⁸ Viděla jste to v televizi? Já jsem byl v Rio de Janeiro, tam je jó nějak vysoký Kristus. A ten polský je ještě o několik metrů vyšší. Ten je nejvyšší. Oni jsou osmdesátiprocentní věřící. A není to podle mě náhodou. Není to náhodou. A před válkou jich bylo třicet milionů a po válce jich bylo dvacet milionů. Deset milionů, největší procentuální ztráty měl polský národ. Deset milionů! Fantastický! Takže já se jim obdivuji.

Panečku, to já si každého národu vážím. Slováků, Slováci jsou ohromní. Já jsem přednášel několik let, devět let, na protipožárních kursech. Teď kdo nalodí, musí mět asi čtyři přípravné kurzy. Protože více námořníků uhořelo než se utopilo. Ty statistiky jsou neúprosné. V Brně jsem přednášel devět let a v Žilině. No, musím říct, že veliký rozdíl. V tom, jak v Žilině se ke mně chovali a jak v Brně. V Brně jsem přišel na první lekci a nikdo mě nepředstavil. Tak jsem se představil sám. V Žilině: „Tuná přijede, přišel, náš kapitán Rusňák, bude vám přednášet. Kapitáne, budete chtít konvičku čaje?“ A tak dále. Pokaždé (důraz) mě představil. V Brně nikdy. Tím neříkám, že Brno bylo špatné. Ale prostě ta etiketa, zřejmě jim Slovákům ti grófové něco zanechali. Prostě tu etiketu zachovávají daleko lépe než našinci. V tom Brně jinak jsem si nemohl stěžovat. Akorát to je takový můj, řekněme, subjektivní pohled na věc. Jinak se mně přednášelo jak tam i tam dobře.

T: Změnil se nějak život na lodích po revoluci? Nebo vztahy?

N: A jak. Když mně vyprávěl jeden posluchač: „Pán kapitán, ja som teď na lodi, která má tři tisíce pět set tun, a tam je nás sedm.“ „Cože? Vás je tam sedm? A kdo tam kapitánuje? Ani za vás za posádku, ani za loď, ale ani za sebe bych nemohl zodpovídat.“ Tři tisíce pět set tun, to nejméně takových patnáct lidí až dvacet, aby loď byla bezpečná. Oni je ždímají. Ždímají. Ti lidé jsou rádi, že se vyspí. Prostě šílenou snahou ekonomického přístupu se zapomíná na bezpečnost. Podle mě. Sice jsou satelitní navigátoři a ta technika, to

²⁶⁷ 10. 4. 2010 se při přistávacím manévru na smolenském letišti Severnyj zřítilo polské letadlo. V letadle byl polský prezident Lech Kaczyński, jeho manželka a další vrcholní polští činitelé. Delegace letěla uctít památku Poláků popravených za druhé světové války v Katyni.

²⁶⁸ 6. listopadu 2011 byla v západopolské Świebodzině instalována obří socha Ježíše Krista (socha je vysoká 36 metrů, socha v Rio de Janeiro je vysoká pouze 30 metrů).

musím uznat. Ale jsou to lidé, kteří jsou rozhodující. A mně se toto nezdá. Samozřejmě, že když jsem toto prohlásil, dlouho na sebe nedalo čekat a jako staromilec záhy jsem byl nahrazen. Po devíti letech. Možná, že to nebyl důvod, ale tak v nitru duše podezřívám, že je jeden z důvodů. Protože nikdy není jeden důvod.

T: Kdy se tohle stalo?

N: Chystal jsem se na přednášku a v Praze, to organizovala Praha, ústředí funguje, to víte, jo, mně řekli, že nějaký kapitán, mladý, ani jsem neznal to jméno, přednášel. Aniž mně něco řekli. Já říkám: „Fajn, tak se obrátím na Žilinu.“ Zatelefonoval jsem do Žiliny a ten říká: „No, pane kapitáne, víete čo, my máme svoje problémy, oni to přesunuli do Bratislavy.“ Tak to byla součást nějaké akce, která vzbudila ve mně podezření. Ne že bych byl chorobně podezřívavý, ale prostě kombinuji si některé věci, dávám si je dohromady. Jako na lodi. Říkám si: „Tohle musí mít nějakého společného jmenovatele. To není jenom tak, že to přesunuli do Bratislavy.“ Ale nezlobím se na ně. Jsou tady mladí, dejme jim prostor. Já jsem si svoje odsloužil a celkem myslím, že jsem byl oceněn. Takže nemám žádné výčitky svědomí ani pretence k nikomu a v ničem. Absolutně ne. Naopak. Viděl jsem, že si mě váží i nadále. Když máme sraz na parníku, nebo na té schůzi a tak dále. My jsme vlastně po válce ti nejstarší kapitáni. Před námi dosluhovali ještě ti, co byli školeni v Jugoslávii. Samozřejmě se změnilo všechno. Ono tady jsme se zamerikanizovali. Dost jsme se zamerikanizovali.

A já, pokud se týče Ameriky, tak mám tam samozřejmě přátele, ale preferuji ten anglický systém. Tam oni mají, nazvali to tenkrát „cripple socialism“. Zkriplovaný socialismus. Kvůli té Labour Party a odborům. Takhle. Já jsem tam byl a říkám agentovi (je agencie, která se stará o toto): „Potřebuji k dentistovi.“ A on říká: „Fajn.“ Já říkám: „Kolik budu platit?“ A on říká: „Co byste platil?“ „No tak se u vás platí, ne?“ „My neplatíme, my máme health service zadarmo.“ „Cože? Vy máte zadarmo? A to v šedesátém čtvrtém roce? Jak to?“ A oni říkali: „No, my jsme viděli, že nejsme horší od těch východních vašich zemí, tak jsme si to zavedli taky.“ (smích) Já říkám: „I pro cizince?“ „Všichni. To byste měl vidět, kapitáne, když jsme to zavedli, celé procesí Belgičanů si tady jelo pro brýle. Přes moře.“ Já říkám: „Fakt? A to jim dali?“ „No, normálně měli na to nárok od nás.“ Teď to tam zpřisnili. Teď přece jenom nemohli, oni by to sami neutáhli.

On jejich starší brácha, nebo mladší brácha, Američané, by jim nedal klesnout na kolena. To ne. To zase oni si je hledí. Taky za války. Kdyby nebylo Ameriky, tak Němci ty Angličany čepicemi utloukli. Vždyť oni neměli povinnou vojenskou službu. Oni ji teprve zaváděli, jak Hitler je napadl, jak vyhlásil válku Polsku. To už nemohli couvnout. Francouzi, to nevím. Ti myslím měli povinnou službu. Mám dojem, že měli. A Němci to zrušili teprve teď. A profesionální armádu jak my máme, tak teprve Němci teď mají.

Takže ten svět se strašně změnil. Něco k lepšímu, něco k horšímu. Nemůžeme jenom chtít všechno to nej nej nej nej. To nejde. To nejde. My se máme v pohodě, já nemohu naříkat, že bychom se měli špatně.

T: Kdy jste byl na poslední plavbě?

N: Já jsem byl na poslední plavbě v roce devadesát dva. Takhle. My jsme byli zařazeni v minulém režimu do důchodové první kategorie. To znamená do důchodu v pětapadesáti letech. Jako letci, horníci a tak dále. Tak námořníci byli klasifikováni jako těžká práce. Ty změny klimatu a všechny změny na tom moři, houpe to, nevyspí se člověk. A já jsem jezdil do dvašedesátí let. Bylo málo kapitánů, jak jsem vyprávěl o těch statných padesátnících, jak jim nechtěli dát kapitány. Potom konečně je jmenovali kapitány. Přece ta revoluce přinesla i toto ulehčení.

A poslední plavbu jsem měl na lodi Trinec. To byla velká loď. Ona má skoro dvě stě metrů délky. A to jsem měl krásnou cestu. Nalodil jsem někde v Dánsku, pak jsme jeli do Lotyšska. Tam jsem se setkal s jedním tím ruským kapitánem, s ním si píšu. On si vzal lotyšskou dívku a bydlí v Rize. Přímo v Rize. Píšeme si, v angličtině. On má sice takovou divnou angličtinu, zřejmě si to překládá na nějaké mašině, ale dá se porozumět. A potom z Rígy jsme jeli do Murmanska nakládat fosfáty. A ty jsme rozvázeli po brazilských přístavech. Poslali nás do Argentiny, ten přístav se myslím jmenuje La Plata. Tam jsme naložili obilí a to jsme vezli do Kapského Města, do Jižní Afriky, a ještě do jednoho přístavu vedle. Dva přístavy jsme tam nakládali. Obilí, taky cukr. Prostě něco takového jsme naložili a vezli do Belgie. Tam jsem vyloďil. No a potom jsem se ještě ucházel... Stále ještě jsem fit. I teď poměrně jsem fit. Jako zdravotně. Já si hlídám zdraví pečlivě. Protože jsem zvyklý, že nenalodili nikoho, kdo neměl dobrý zdravotní stav. To patřilo ke kvalifikaci. Tam měli kluci vysoké tlaky a nenalodil je lékař. Ne. Kdepak, absolutně. Nebo jiné měli nedostatky. Nenalodil. Takže já si zdraví hlídám. Každé ráno nějaká ta rozvíčka, paní taky. Zajímavé je, že jsme se sešli se stejnými názory. Ona si cvičí svoje, já si cvičím. Ona je perfektní řidičkou, já se taky snažím dobře řídit. Ale ona je lepší. Zaprvé je mladší a pozornější a neriskuje tolik.

Protože chlap, ten riskuje. Na lodi člověk musel někdy zariskovat. Musel zariskovat. To se nedalo nic dělat. Třeba jsem dostal jednu od generálního ředitele: „Musíme splnit plán. Vyjedte co nejdříve, do konce roku musíte být v Rumunsku.“ A byl jsem v Alexandrii v Egyptě. Já, a válela se po Středomořím moři taková

bouře, že jsem říkal: „Do bouře ne, nejsem sebevrah.“ A chodil jsem a měřil jsem si na tom pelengovém můstku takzvaném vítr. A teď jsem viděl, že se vlny stáčejí. Že bych mohl vyjet. Volal jsem agencii a on říká: „Kdepak, kapitáne zapomeňte o tom. Přístav je zavřenej. Víte o tom, že se tam válí bouře?“ Já říkám: „Velice dobře vím, ale já si to měřím.“ A on říká: „Ledaže byste vylodil toho našeho lodivoda v Turecku. V Dardanelách.“ „Platí. Pošlete.“ Přišel lodivod a říká: „Víte, že pojedete do Turecka?“ „Jo, vím, jasně.“ Fajn takový Egyptan to byl. Takový prima kluk. Taky po akademii samozřejmě. A jenom jsme vyjeli a on seděl na takovém vysokém křesle, tak to zamlelo a už byl dole. Já jsem se držel stolu. Ale to bylo jenom ze začátku, tam byla zkřížená vlna. Teď jsme jeli, no a kluci se báli, důstojníci: „Kapitán Rusňák musí být sebevrah.“ Já říkám: „Já se mám radši možná než vy všichni dohromady. A vím, co mohu dělat v téhle situaci a mám to přesně promyšlený. A proměřený hlavně.“ Taky jo. Vlna se stáčela, nejprve jsem jel trochu více doleva, pak jsem se stočil a dostal jsem se na ty Dardanely a mezi ty řecké ostrovy. A připluli jsme osmadvacátého prosince. Čili splnil se plán. Podnik splnil plán.

Tenkrát byly plány, musely se plnit. A když ne, tak ředitel dostal po zadku. Že neplní plán a tak dále. Vždyť víte, jak to tenkrát bylo. Jak říkal ten jeden řečník, bušil takhle: „Soudruzi, tu pětiletku musíme splnit, i kdybychom ji měli dělat deset let!“ (smích)

Takže v tom devadesátém druhém roce jsem se ještě ucházel, ale oni už říkali: „To nejde, my máme jakési manažerské smlouvy a to je na dlouho.“ Já říkám: „No na zaskok bych mohl.“ „To taky nejde.“ A kdesi cosi. Asi tři roky na to onemocněl kapitán v Brazílii. Já říkám: „Mám kufr hotový. Já tam poletím, jestli chcete. Dotáhnu vám to.“ „No a ošivali se, že to nejde už za těchhle podmínek.“

Dříve to šlo, to je zajímavý. Mně každé dva roky odvolávali z dovolené. Nebudete věřit. Já byl na dovolené: „Kapitáne, z dovolené nic nebude, musíte přerušit dovolenou, protože nemáme támhle kapitána na změnu.“ Já, já byl naštvaný. No, co jsem měl dělat. Tak jsem potom vylodil třeba někde v Řecku a dojel jsem do Varny, kde manželka mezitím byla s autem. A s dcerou. Někdy koncem října. Místo letní dovolené. Každé dva roky, pravidelně. Jak jsem byl kapitánem, tak jsem věděl, že to bude každý druhý rok.

Oni skutečně neměli kapitány. A ty ruské kapitány museli dvakrát tolik platit jako nás. A to z ekonomických důvodů nebylo dobré. Jo, oni byli dobří ekonomové. Ta vláda a ti všichni měli dobré ekonomy. To klobouk dolů. Klobouk dolů. No samozřejmě ty dodávky, co jsme museli dodávat Sovětskému svazu. To stálo. Tatínek vždycky říkal: „Jó chlapče, to je tak. My jsme na vyšší úrovni, jako Československo, a než se to vyrovná, budeme přispívat na vyrovnání. Tak my budeme pořád na stejné úrovni.“ A měl pravdu. To se taky stalo, jak to tatínek dobře klasifikoval.

Takže potom mně nabídli ty přednášky. Ministerstvo. Tak jsem přednášel. Byl jsem rád. Je jsem autem obvykle do Prahy, tam jsem sedl na rychlovlak a jel jsem buďto do Brna nebo do Žiliny. Takhle jsem vegetoval. Jó, to bylo legrace. Já jsem přišel do jedné třídy, v Žilině, a tam vám sedělo čtyřicet děvčat. Já říkám: „No, nespletl jsem si nějakou třídu?“ „Ne, ne, ne. Jste tady dobře. My jdeme všichni na loď.“ Já říkám: „No nazdar. To máte teda odvalu.“ Proti těm Čěškám, tam jsem občas viděl dvě Čěšky, co šly. Muzikantky nebo pěvkyně nebo stevardesy. No všechny už měly kontrakty na nějaké americké pasažérské lodě. V těchhle funkcích. Jedna tam byla, to si vzpomínám, mluvila perfektně česky. „Jdete na loď?“ „Jdu tam muzicirovat.“ Taková šikovná holka to byla. Slovenka.

No byly pilnější ty holky než kluci. Jednou tam byl nějaký kluk, přišel z Ameriky. Byly písemky při těch zkouškách a on načmáral něco anglického: „aj nou det aj dū not nou“.²⁶⁹ Něco takového. A byl tam inženýr Kibzík, vedl ty kurzy v Žilině, a říká: „Co uděláme s tím klukem?“ A já říkám: „Odkud on přišel?“ „On přišel z Ameriky. Slovensky nezná psát.“ „Tak ho vyzkoušíme. Zná aspoň něco?“ Byli tam i Maďaři, ale ti znali slovensky dobře. Oni Maďaři znají. To je schopný národ. Celkem. Tak jsme ho vyzkoušeli, no on ani moc slovensky nechápal. A já jsem ho zkoušel anglicky. Ani tu angličtinu moc neznal. Prostě byl v Americe, anglicky se pořádně nenaučil a slovensky zapomněl. Nebo ho neučili. „Tak čo urobíme?“ Já říkám: „On jezdil už na lodi, tak to zná, tak ho pustíme.“ Byly takové případy, že jsme museli ho pustit. Takové případy taky byly. Že jsem je prostě musel zkoušet v angličtině.

Já jsem přednášel, říkám: „Vážení přátelé, vy jdete na zahraniční loď. Vy myslíte, že tam budete mluvit slovensky, česky? Kdepak. Anglicky. Proto vám podám ty anglické termíny a budeme se bavit tady zároveň v angličtině jako.“ Tak byli rádi.

T: Takže jste vychoval novou generaci...

N: No, na těch kursech.

²⁶⁹ I know that I do not know.

Vladimír Skoumal, kapitán

N: Za války sloužil v Kriegsmarine,²⁷⁰ byl německý válečný námořník. Byl s těmi, kteří až v roce 1945 kapitulovali v Norsku. Vrátil se sem a byl jeden z mála, kteří zůstali. Protože jeho paní přes svoji maminku pomáhala tady partyzánům. A tak je nechali být. On potom pracoval v Moravolenu, byl elektrikář. Ale měl moře námořnických fotografií z války. A byl to dědův kamarád. To samozřejmě zapůsobilo, takže jsme ještě s kamarádem, s Rudou Horechovým, chtěli být námořníci. Což je celkem logické.

Já jsem hodně četl, zajímal jsem se o to a pořád jsem si za tím šel. Chtěl jsem si ten klukovský sen splnit. Pak jsem zjistil, že v Děčíně existuje průmyslovka vodní dopravy, tak jsem tam chtěl jít. A děda, protože byl textilák, na to moc neslyšel a byl velice zásadně proti. Rodiče celkem s tím souhlasili, i když jsem u nich nebydlel, protože nás bylo deset dětí. Ale děda vzdoroval. A já jsem dostal tenkrát geniální nápad. Jsem řekl: „Dobře dědo, tak když mě teda nechceš tohle podepsat a pustit mě na průmku do Děčína, tak já půjdu do Žižkovy školy.“ To bylo vojenské gymnázium tady v Moravské Třebové nebo v Opavě. Načež děda se šíleně rozčilil a protože byl Hanačesko, tak povídá: „Blbce z tebe nenechám udělat, běž si, kde chceš. Ale korona nedostaneš.“ Tak to podepsal a šel jsem do Děčína. Tam krásné čtyři roky života. Shodou okolností v sobotu příští týden máme setkání padesát let po maturitě. Také už nás ubývá, ale sejdeme se tam z celého světa. Z Austrálie, z Kanady, odsud, docela fajn.

A přemýšlel jsem, co dál. Měl jsem trošičku strach, protože tátu komunisti zavřeli. Ale protože jsem pocházel z relativně chudé rodiny, kde nás bylo deset dětí, a blbej jsem nebyl, tak se mi podařilo dostat do Oděsy, studovat vysokou námořní školu. Šlo nás asi sedm nebo osm z našeho ročníku. A vlastně jsme to dodělali všichni, kromě jednoho hochy. Ale ten nebyl z naší průmky, byl tam někde od Němčic na Hané, a ten se bohužel zamiloval a o pátém ročníku s tím praštil. Za což by zasloužil teda. No a školu už v životě nedokončil, ani na moře nešel. Dva spolužáci pak přešli na Vodní institut, čili spíš se zabývali ekonomickou stránkou námořní dopravy. A nás sedm to dokončilo a začali jsme jezdit u námořní plavby.

Já jsem pak měl smůlu, protože jsem v jednom údobí soudruha pana kádrováka poněkud poškodil fyzicky, takže jsem musel za odměnu na vojnu. Naštěstí víc než pět měsíců nám nemohli dát. (smích) Odsloužil jsem si to a chvíli jsem jezdil jako námořník. Pak se situace k tomu roku 1968 už zlepšovalo. Určitou dobu jsem měl taky problémy se svými názory, ale kdo je neměl, že jo. Prostě na rozdíl od mnoha jiných se hrdě hlásím k tomu, že nás bylo velice málo kapitánů, kteří nebyli komunisti a ani (důraz) agenti StB. To je bohužel smutný fakt. Když půjdete do seznamů, tak je vám z toho na zvracení.

T: Byl jste kvůli tomuto svému postoji nějak znevýhodňován?

N: No, určitě. Určitě. 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. A tak vás vždycky šoupli k nějakému tomu ruskému kapitánovi, protože Rusové si pořád chtěli udržet dohled. Právě třeba s vaším tatínkem jsme byli spolu na Míru, kde byl nějaký ruský kapitán Lazurenko. Já jsem tam byl jako první palubní důstojník, nedělalo to vůbec dobrotu. No a váš tatínek tam byl jako loďmistr, jako bocman. Tenkrát jsme stáli v Koramšáru,²⁷¹ když přišel Chomejni²⁷² k moci. Asi tři měsíce jsme byli na Shatt-al-Arab zablokovaní. Nebyla to moc slavná doba. Ale to se přiházívá.

T: A z které strany jste byli zablokovaní?

N: Z irácké. Z řeky jsme nemohli odjet, protože tam byl přerušeno provoz kvůli revoluci v Íránu. Zlikvidovali šacha, Chomejni tam začal vymýšlet šílené ptákoviny. Zase to bylo dobré, že jste poznala lidi. Já u tohohle řemesla jsem se naučil jednu věc. Rozdělují lidi pouze na dvě kategorie: s jedněmi můžu (důraz) do záchranného člunu, no a ty druhé tam nevezmu. Protože buď je to slušný chlap, anebo halt prostě nejde.

T: A to jste se naučil na lodi.

N: Tam se to člověk naučil. Na tom Šat-al-Arabu řeka byla dosti neklidná, příliv, odliv, čili vás to točilo na kotvě, moc vody tam nebylo, občas se střílelo... Loď naložená, my jsme tenkrát shodou okolností vezli

²⁷⁰ Kriegsmarine (válečné námořnictvo) – oficiální pojmenování německého válečného námořnictva v letech 1935–1945.

²⁷¹ Anglická transkripce perského názvu Khorramshahr; přístav v jihovýchodním Íránu.

²⁷² Po svržení iráckého šáha se dostal v roce 1979 k moci duchovní ajatolláh Rúholláh Chomejni.

náklad, který byl určen pro šáha na dovybavení nějakého paláce. Všelijaké lustry a já nevím co všechno tam bylo. Pěkných pár tisíc tun nákladu. A v takové situaci, která se zcela vymykala běžnému provozu na lodi, ty lidi poznáváte. Malý kolektiv lidí, na malém (důraz) prostoru, ještě by se dalo říct obklopeni šíleným nepřátelstvím. Docházela voda, docházely potraviny. A hlavně jste nevěděla: dostaneme se tady odsud pryč, nedostaneme se odsud pryč, zavřou nás Iránci nebo nezavřou. Protože pro ně jsme byli nepřátelský živel. No dopadlo to celkem dobře, ale u některých lidí už jste si udělala takovou tu čárku do černého deníčku.

T: Zažil jste ještě jinou takovouhle cestu?

N: Ono toho bylo mnohdy víc. Třeba když jsem byl ještě kadet, to bylo nějak v pětadesátém roce, už jsem byl po škole, ale člověk si musel odjet roční praxi a teprve potom mohl skládat na ministerstvu dopravy důstojnické zkoušky, aby získal patent na výkon důstojnické funkce. Tak to jsme se zase namontovali s nákladem do Jakarty, čili do Indonésie, kde zrovna starý Sukarno²⁷³ od generála Suharata²⁷⁴ dostával na frak. A my jsme náklad vezli pro Sukarna. Byly tam samozřejmě zbraně a jiné takové legrácky. Tak jsme tam ztvrdli strašně dlouho. Na rejdě v Jakartě. Potom u nábřeží v Jakartě. Tam se už hodně střílelo, ale celkem se to dalo tak nějak přežít. Protože obě strany potřebovaly ten náš náklad, takže se čekalo, kdo vyhraje. Část nákladu jsme nakonec vyložili v Jakartě a pak jsme přejížďeli do Surabáje.²⁷⁵ Tam bylo hlavní sídlo posádky té divize Siliangy. Ta jeho slavná divize, nosili nějakou kůži z tygra nebo z pantera jako divizní znak. A z hor slezli takoví divný divoši, kteří, jak jsme říkali, žrali komunisty. A tam už to bylo ošklivé. Ale protože zbytek nákladu vykládali pro tu divizi, vykládali si to vojáci sami, takže jsme byli vlastně pod jejich ochranou, což bylo bezvadné, protože už se nám nic nemohlo stát. Už to bylo na dobré cestě. Vždycky nejhorší je, když nevíte, co se stane nebo nestane a kdo tomu bude nebo nebude šéfovat. Protože přeci jen život je vám vždycky bližší než jakákoliv ideologie nebo zájmy někoho, kdo vás s nákladem poslal.

T: A když se vrátím ještě k vašemu studiu, jak na vás zapůsobila Oděsa?

N: Šíleně! (zvýšuje hlas, zdůrazňuje) Šíleně! (stále zvýšeným hlasem) Bože, nám tady do hlavy nalejvali takových hovadin, byli jsme úplně zblblí. Když jsem přijel po prvním semestru z Oděsy domů, k babičce, k dědovi tady do Sudkova, tak bábi přestala odebrat Svět Sovětů. (důraz, mezi slovy dělá pauzy) To byl takový šílený časopis. Tady lidi, byla to víceméně česká dědina, vesnice půl napůl tady v Sudetech, tak prostě hodně věřili tomu, co se stalo v osmačtyřicátém. I když můj děda to byl bývalý předválečný sociální demokrat. A když je Fierlinger²⁷⁶ prodal komunistům, tak byl proti tomu. Ale přece jenom říkal: „Bu bu bu, ti bohatí jsou mrchy a tady Sověti nás osvobodili.“ Protože tady celkem ta fronta šla, tady se hodně střílelo. I v tom Sudkově. A padlých vojáků tam bylo také hodně. Takže tam byla taková nějaká vděčnost. Čili tam se ty rusofilské nálady svým způsobem projevovaly.

No a teď prostě přijede chlapec z Oděsy. A najednou té babičce, která čte Svět Sovětů a chlubí se, jak vnuk studuje v Sovětském svazu, přijede vnuk, hubený jak lunt a začne jí říkat, že poprvé v životě viděl žebráky; v Sovětském svazu. Tam takové slavné ulice, Děrebásovskaja²⁷⁷ a Krásnyj armii,²⁷⁸ tam byl univermág²⁷⁹ a tam jsem viděl první žebráky v životě. A to se mnou úplně otrásl a tím pro mě Sovětský svaz skončil. Pro mě nejotřesnější zážitek byl, když jsem viděl válečného invalidu, který neměl nohy. Ten měl prkno s kolečky z ložisek, nevím, jestli jste to někdy viděla, my jsme na tom jako děti jezdili, no něco šíleného. Tady měl šílených metálů a tady položenou čepici, lidi mu tam občas cvrnkli nějakou kopějkou.²⁸⁰ A když je člověku osmnáct let nebo devatenáct, tak vám to nejde do hlavy, že tenhle člověk přišel o nohy v zájmu státu nebo něčeho a ten stát se o něj není schopný postarat. (důraz na jednotlivá slova) A to je šílený ořes. Tak to bylo tvrdé.

²⁷³ Sukarno – první prezident Indonésie (1945–1967).

²⁷⁴ Suharto – druhým prezidentem po Sukarnovi (1967–1998); násilné převzetí moci při antikomunistické čistce.

²⁷⁵ Druhé největší město Indonésie, Surabaya.

²⁷⁶ Zdeněk Fierlinger – čs. premiér 1944–1946 (nejprve v exilové londýnské vládě); po komunistickém převratu v únoru 1948 byl hlavním iniciátorem sloučení sociálních demokratů s komunisty, resp. převedení sociální demokracie do Komunistické strany Československa.

²⁷⁷ Rusky Дерибасовская; ukrajinsky Дерибасівська – pěší třída v centru Oděsy.

²⁷⁸ Красной Армии – Rudé armády.

²⁷⁹ Універмаг (універсальний магазин) – Univermag (zkratka pro Univerzálnyj magazin) = obchodní dům.

²⁸⁰ Měna sovětského svazu: 1 rubl, sto kopějek.

A to nemluvím o stupiditě v námořní škole. To bylo, jak oni říkali, učiliště zakrytovo típa,²⁸¹ čili tam o civila člověk nezavádil. Všechno v uniformách. Byli jsme po rotách, vlastně vojenská škola námořní. Ale podařilo se, že co jsme tam byli, byli jsme takoví normální. I když někteří z našich dokonce byli, jak jsem zjistil, registrovaní agenti StB. Ale jiní jsme zůstali prostě normálními lidmi.

Teď když vás pustili za Oděsu, najednou jste zjistila, že tam není elektrika. Podlaha, to byla udupaná hlína. „Vot světloje báduščeje čelavičestva.“²⁸² Jak říkal soudruh Chruščov.

Pak byl gigantický malér s tím Chrušovem. Jak se začala dělat celina, tak oni co tam zaseli, ani nesklidili. Čili i na té Ukrajině začal být dosti velký hlad. Copak my jsme byli škola, která z ministerstva válečného námořnictva jídlo dostávala. Čili nás se to tak nějak dalece netýkalo. Ale když si lidé chodili koupit aspoň blbej chleba z hrachu, tak to bylo dosti ořesné. To bylo v době, kdy se neměli moc rádi s Čínou. I když oni dodneška se nemají moc rádi. A když vysílalo Rádio Peking, my jsme to vždycky poslouchali jako nějaký Hlas Ameriky. A tohle Rádio Peking, nebo jak se to jmenovalo, už si nepamatuji, vždycky svoji relaci končilo: „A nyní, vážení občané“, „Nyní uvažámijmi graždáni,²⁸³ se běžte postavit na frontu na chleba.“ (smích) V pět hodin ráno. Tím končili. Tak jsme se tomu šíleně chechtali.

A bylo vidět, jak třeba kluci ze Sibíře, co jsme s nimi studovali, jak byli vděční. Protože on dostal krásné oblečení, že jo, uniformu, teď dostal pár rublíků jako žoldu, třikrát denně jídlo, on se mohl vysprchovat, on viděl že je elektrika, no to bylo fantastické pro ně. Co se prostě dovede udělat z národa, nebo z lidí, když jim vezmete informace. Ti lidi skutečně věděli jenom co četli v těch Izvestích²⁸⁴ nebo v té Pravdě, anebo co jim říkal ten jejich rozhlas, eventuelně televize. Přestože Oděsa byla námořnické město, tak ti lidi prostě nevěděli nic. (důraz na každém slově) Nic. Nic. Nic.

T: A jaká byla ta škola po odborné stránce?

N: Tak to ano. Na můj vkus až moc. Protože po škole zjistíte, že pro ten běžný život potřebujete tak maximálně desetinu znalostí, které do nás prali. Tak byla to vysoká, takže oni hodně stavěli na teorii. Takže po odborné stránce opravdu perfektní. Já jsem potom ještě dělal kurzy třeba na Vysoké námořní škole ve Gdyni, tak jsem mohl srovnávat srovnávat. Nebo (důraz) na Univerzitě v Brémách, na navigační fakultě. Zase jsem mohl porovnávat. Opravdu ta škola měla vysokou úroveň. Vojáci halt potřebují chytré lidi.

T: Když jste nastoupil k námořní plavbě, kam vedla vaše první cesta?

N: Hned po prvním ročníku jsme měli jet na praxi. Jenomže se plachetnice nějak zdržela a shodou okolností do Oděsy přijela loď Lidice. A v jiném ruském přístavu ještě byl Fučík, a Ostrava měla přijet do Tuapse.²⁸⁵ Tak jsme si zašli do přístavu a říkali jsme jim, v jaké jsme situaci. Tak začalo velké telefonování kvůli praxi s Moskvou a s Prahou, s plavbou. A udělali to tak, že nás deset, co jsme byli v Oděse, rozhodili na tyhle lodě. A my tři, pozdější kapitán Kropáček, kapitán Hurt a kapitán Skoumal, jsme šli na ty Lidice. Cesta měla být krátká, jenomže se to nějak zvrtilo, a tak jsme přijeli do školy o semestr později. (smích) Hned jsme udělali zkoušky a také jsme udělali i ty další zkoušky, co jsme měli dělat asi za měsíc, no a zase jsme, s měsíčním předstihem, zmizeli na moře. Protože se nám to zalíbilo, to byla přece jenom větší legrace než sedět v posluchárně. Prostě raději zabrat a jezdit po moři než sedět ve škole. A ta první cesta byla dosti dlouhá. Z Oděsy jsme jeli nějak do Varny, tam jsme dokládali. Z Varny potom přes Suez do Adenu, tam jsme bunkrovali. Potom, jestli se nemýlím, to bylo do Rangúnu, byli jsme v Barmě, Jakartě, v Indonésii, Bombayi. Jokohámě, Kobe myslím, v Šanghaji, Takubaru,²⁸⁶ Dairenu,²⁸⁷ no bylo to šílené. Přijeli jsme za pět měsíců. (smích)

T: Takže to byla exotická cesta.

N: No, docela zajímavá. A hlavně to byla sranda. I když tenkrát jsme měli měsíční plat dvě stě padesát dolarů bruto a tři dolary na měsíc. Čili my jsme byli v obrovském balíku. Ty tři dolary to bylo asi tak na tři kartony cigaret, protože tenkrát karton, těch dvě stě kusů, cigaret stál asi dolar. No a pivo na lodi bylo asi za korunu, takže to bylo, řekněme, dvě stě padesát piv. Ale také jsme pili nějaké minerálky. A nějakou tu zubní pastu jste potřebovala, takže ono nám ani jaksí (smích) nebylo moc ouvej. Ale říkám, cesta byla pěkná, zajímavá,

²⁸¹ Закрытый – ruský uzavřený;

²⁸² Вот светлое будущее человечества. – Hle, světlá budoucnost lidstva.

²⁸³ Уважаемые граждане – vážení občané.

²⁸⁴ Известия (Zprávy) – sovětský, posléze ruský, deník; vydáván od roku 1917.

²⁸⁵ Ruský Туапсе – přístav v na severních březích Černého moře, Krasnodarský kraj, Ruská federace.

²⁸⁶ Takubar – čínský přístav.

²⁸⁷ Dairen – čínský přístav, dnes název Dalian.

za tu srandu to stálo, člověk se tam hodně věcí naučil. A docela nás to bavilo. Všichni jsme tam šli, protože to bylo naše klukovské přání. Dalo by se tedy říct, že jsme vstoupili do řemesla docela takovým sympatickým způsobem.

T: V té době jezdily ještě smíšené česko-čínské posádky?

N: Byly smíšené. Ale potom to udělali tak, že některé lodě už měly většinu posádky čínské a bylo tam pár našich lidí. Strojovna byla, dalo by se říct, česká nebo československá, ostatní bylo čínské. Takhle to bylo na Fučíku. Potom to byl první Mír, Orava, Dukla. Tyhle první lodě, ty potom byly více méně čínské. A tady zase, co my jsme byli, tak byli s námi Poláci. Takže to byl československo-polský mix. To byl šedesátý první rok, ještě nebylo tolik námořníků v Československu. Oni tomu říkali „soudružská pomoc“, tyhle kecý. No běžný provoz on hire,²⁸⁸ prostě najímání lidí. Řekli polské straně: „Potřebujeme takové námořníky, takové důstojníky.“ A ti je dodali. Myslím, že dokonce i nějaký Východní Němec jezdil. Ale to si nejsem jist. No a Rusové. Ti se ani moc neptali, jenom řekli: „Na tuhle loď půjde tenhle kapitán.“ A hotovo, zametýno.

T: Jaká byla primární motivace pro československo-čínskou spolupráci?

N: Po válce Čína nebyla v Organizaci spojených národů, neměla takzvaně právo na vlajku. Neměla mezinárodně uznávaný status a potřebovala nějaké dodávky, ať již strategického zboží nebo čehokoliv, dostat z Evropy do Číny. Dalo by se říct, že my jsme byli vlastně první (důraz) společnost na světě, která měla pravidelnou linku Evropa–Čína. Největší tankovou loď socialistického tábora jsme měli. Tanková loď Ostrava. Ta byla samozřejmě pod československou vlajkou. A to se vozil právě z Evropy, z Tuapse, někam do Číny letecký benzín. Ten potřebovali do tryskáčů a nikdo jiný by jim to nepřevzl. V pozdější době, největší bulk carrier²⁸⁹ socialistického tábora zase jsme měli my. To byly první Vítkovice. Čili my jsme v tomhle byli dosti nadupaní. Anebo se převáželi Číňani. Když začal, už nevím jestli Sukarno nebo Sukharto, Sukarno s tím začal, vyhánět etnické Číňany z Indonésie, potřebovali je odsud dostávat. Tak my jsme jim kupovali dvě pasažérské lodě. Jedna z nich se jmenovala Slapy. To byla původně skotská loď Highland Princess, čili Princezna Vysočiny. Potom ji koupili Řeci, ty ji přejmenovali na Marianu, no a my jsme ji pak koupili, to se jmenovala Slapy. Převzela se do Číny, tam ji zase přemalovali, přejmenovali a převážela ty repatrianty z Indonésie do Číny.

T: Kdy skončila tahle spolupráce?

N: To bylo, myslím, v roce 1966 nebo 1967, abych nekecal. V Číně začala ta kulturní revoluce, čili začalo to dosti skřípat a oni si začali myslet, že už jsou oukej Mařenko, prostě že jsou na tom dobře. Takže jako by se ta firma mohla rozdělit, protože námořní plavba vždycky byla mezinárodní akciová společnost. Naštěstí my jsme měli 51 % akcií, oni jenom 49 %. Došlo tedy k předání některých lodí Číňanům. Většinou to byly všechno starší lodě. No a my už jsme se cítili natolik silní a i situace byla dobrá, než nám zase po osmašedesátém zatnuli tipec komunisti, takže jsme to začali provozovat. Název zůstal stejný, i forma vlastnictví, akciová společnost, kterou jsme provozovali jako jediní akcionáři.

T: V jaké funkci jste tehdy jezdil?

N: V šestašedesátém jsem už začal jezdit jako důstojník, jako třetí palubní důstojník. Pak jsem měl problém s tím kádrovákem, čili jsem šel v sedmašedesátém v říjnu na vojnu. V březnu osmašedesátého jsem šel z vojny. Když jsem musel jít na vojnu, tak podle platného zákona jsem požadoval po svém zaměstnavateli nějaký plat, už si ten zákon přesně nepamatuji. No a samozřejmě ten soudruh kádrovák zase na mě podal žalobu, že odmítám nastoupit vojenskou službu. A dal to na vojenskou správu číslo jedna, v Praze. No a odsud přišel takový docela zajímavý dopis, to jsem si potom zjistil. V něm se plukovník, který to měl na starosti, velice pozastavoval nad tím, že vedoucí kádrového oddělení nepochopil smysl mého dopisu. Kdy neříkám, že nechci na vojnu, ale že chci jenom to, co mi dle zákona patří. (smích) Čili že to odkládají jako bezpředmětné. No ale musel jsem si vojnu odsloužit. Ten kádrovák, už si nevzpomenu, jak se jmenoval, skočil potom pod vlak. Docela zajímavé.

Ten flastr se za mnou táhl. Byl jsem ženatý, synátor už byl na světě, říkal jsem si: „Mně je jedno kde, potřebuju prostě vydělat peníze.“ Tak jsem šel jezdit jako námořník první třídy.

Potom se situace k tomu osmašedesátému silně zlepšovala, takže už někdy v červenci jsem vylodil s tím, že budu nalodovat na Jiskru. A to přijely tanky. To už jsem byl doma. To byli Poláci s tanky. Už jsem z toho

²⁸⁸ Anglický výraz „on hire“ – v nájmu.

²⁸⁹ Anglický výraz „bulk carrier“ – loď na sypaný náklad.

měl zase hlavu v pejru. S Prahou nebylo spojení, nevěděl jsem, kde je Jiskra. Ta byla naštěstí v Hamburku. Pak se to nějak vyjasnilo, upřesnilo, takže jsem na Jiskru nalodil, a to jako třetí palubní. Tam to potom bylo docela srandovní. Byla sranda pozorovat ty lidi, kteří tam vstupovali s takovými planými řečmi. Ale zase se tam ukazovaly charaktery lidí. Totéž bylo na těch prvních Vítkovicích v roce 1989. No a pak když to skončilo nedobře, tak se z nich stali panečku nejvášnivější obránci komunistické strany. My jsme národ parchantů, co si budeme povídat. (smích) No a pak už jsem zase jezdil. Sice se to za mnou táhlo, ale tak nějak jsem to přežil. I když občas jsem měl maléry. (pausa) Prostě asi takhle. Člověk si občas, co si budeme povídat, dal někde panáka. No a dáte si dva tři panáky panečku, a to, co byste v životě neřekla, tak řeknete. Což se dá krásně zneužít a zneužívá se to. (důraz) Tak jak se to zneužívalo dřív, tak se to zneužívá dnes. Mě trošičku chránila jedna věc, to říkám bez jakékoliv zbytečné skromnosti, že jsem byl profík. To mě celkem chránilo, protože tolik nás zase opravdu dobrých nebylo. Ono bylo víc členů strany než profesionálů. Ale potom jsem na těch starých Vítkovicích v tom Grónsku narazil. Tak jsem musel odejít od plavby. Byl jsem propuštěn a musel jsem odejít. Teď: „Ježíš marja, honem co.“ A protože jsem kdysi byl na brigádě u Dunajplavby, oni měli tenkrát dvě maličké lodě, Bojnice a Lednice, a jezdili s tím po Středozemním moři, tak jsem si říkal: „Zkusím to tam. Proč bych nezkusil.“ Řekli: „Dobře fajn, prostě nalodíte.“ Už jsem neměl dovolenou, neměl jsem plat, děti malé, to není sranda. Chtěl jsem odjet a najednou z Dunajplavby, že nemůžu odjet, že nemám pas. Protože soudruh Kapr,²⁹⁰ to určitě vám tatínek vyprávěl, co to bylo za bastarda, nositel Řádu práce, se svými špinavými styky mně nechal zabavit pas. Že jsem nositel státního tajemství a že nevyjedu ani tamhle do blbého Polska.

T: Jednalo se o pomstu?

N: Ano. Tak jsem si říkal: „Teď jsem namydlený, to je konec.“ Jenomže zase na tom Slovensku to byli strašní frajeři. Potom mi říkali: „Co nám ti kokoti z té Prahy píšou, že zabaví pas. Tak my vám ho vystavíme.“ A tak jsem měl pas slovenského ministerstva vnitra a začal jsem tam jezdit. Potom jsem i kapitánoval.

Ale tam to bylo něco úplně jiného, takový veliký nabráchismus. Nedělalo se to na profesionálním základě, bralo se to spíš jako výlety. Absolutně prodělečný podnik. Nalodovalo se podle toho, kdo, komu, jak a co zaplatil. No opravdu šílený. Šílené vztahy. Tam jsem udělal taky pěkný malér, když jsem říkal, že Balkán začíná na moravsko-slovenském pomezí. A už jsem v tom zase lítal. Ale byla to pravda.

A oni byli šílení náckové, že jo, prostě odjakživa. Ta nacionalistická stránka věci tam byla. Ale zase: každý roduverný Slovák hovorí toľko po maďarsky. Já jsem přišel do jídelny a koukal jsem jak blbec. Jsem si říkal: „Do pytle, tak jsem teda na československé námořní lodi, kde je předepsaný jazyk český nebo slovenský, ve výjimečných případech anglický. A tady, do pytle, ježíš marjá, co to je? To jsem někde v Budapešti nebo co?“

Potom Kapr šel v Praze od války to byl rok 1975, tak nějak. Tak jsem se opět ozval, hned jsem se vrátil a od té doby jsem jezdil u plavby. Až do jejího hořkého konce. Prodával jsem poslední naši námořní loď, která už byla pod maltskou vlajkou. Ale prodával jsem Jana Žižku v Singapuru. To byla naše úplně poslední loď. My jsme byli poslední posádka, která přiletěla domů. Těsně před Vánoci, no bylo to pěkně k zblití. Mám tady ještě zbytek láhve šampaňského, se kterou se Žižka křtil. To mám takovou relikvii.

T: Na takové poslední cestě musela být zvláštní atmosféra, ne?

N: Velice špatná. Já jsem prodával už třetí loď. Ale když ji prodáváte s tím, třeba jako Kladno, že se pak koupí nová, je to něco jiného. Prostě ta vlajka, ten kus plátna, má něco do sebe. A my jsme věděli, že třeba pod maltskou vlajkou, ale že majitel je Československá námořní plavba.

Pak jsem chvíli, chvíli dělal něco jako sorveyor,²⁹¹ tedy soudního znalce pro ISI,²⁹² pro vídeňskou firmu jsem jezdil po přístavech bývalých baltských sovětských republik. A potom jsem potom jezdil Crew Management²⁹³ námořní plavby. A také pro Van Ommerena,²⁹⁴ který koupil část našich lodí pro Holanďany. To jsem prodával taky, ježíš marja. To byly Košice? Nebo Vítkovice? Vítkovice. Ale ty novější, co byly stavěné v Jugoslávii. Papendrecht se potom jmenovaly. A poslední byl Várdrecht. To byl kontejnerák. V době, kdy byly postavené ve Švédsku, to byly lodě s největšími jícny nákladových prostorů na světě.

²⁹⁰ Ředitel Československé námořní plavby.

²⁹¹ Anglický výraz „surveyor“ – inspektor.

²⁹² ISI – Inspection Services International, Vienna.

²⁹³ C.O.S. – Crew Management, Praha 10 (po rozpadu ČNP do určité míry zajišťuje zaměstnání českým námořníkům).

²⁹⁴ Nizozemská loďařská skupina Van Ommeren.

Tak z toho Várdrechtu jsem v roce 2000 z Jakarty letěl domů. Už jsem tři roky přesluhoval a už jsem byl utahaný a noha mě zlobila. Tak jsem si říkal, že lepší odejít se štítem než na štítě, že jo. Protože nejhorší je, když už vás pak z toho můstku musejí snášet a jste úplně blbej.

T: A jak probíhala vaše první kapitánská cesta?

N: To je taková velice zajímavá věc. To bylo na lodi Kriváň, tenkrát kapitán Hošek dostal delirium tremens. To je pravda. Taky jinak zasloužilý soudruh. A nebylo zbytí, než že musel v doprovodu lékaře odletět. Tak já jsem s tou lodí poprvé jako kapitán přejížděl z Bombaye do Kočinu²⁹⁵ a zase nazpátek do Bombaye. Papíry jsem na to měl, takže to bylo v pohodě. De iure a de facto jsem kapitánem byl okamžikem převzetí velení. Vůči přístavním úřadům, vůči posádce a tak dále. Ale kádrová politika – „přece ho tam nenecháme“, tak plavba potom do Bombaye poslala už regulérního kapitána, kapitána Harnu, který pak převzal velení. Ale byl z toho děsný průšvih, protože soudruh Hošek byl navržen na Řád práce a Skoumal ho pošle (smích) ve slušivý kazajce domů. Já jsem na tohle měl nějak smůlu.

T: A od té doby jste jezdil jako kapitán nebo zase jako první palubní?

N: Zase jsem byl první palubní důstojník. Pak jsem jezdil u těch Slováků jako kapitán a u námořní plavby jako kapitán až v roce 1989.

T: Zmiňoval jste nějaký malér v Grónsku. Co se stalo v Grónsku?

N: Nó, (smích) to bylo (pauza) velice zajímavé. (mírný smích) Jezdili jsme do Mármoriliku,²⁹⁶ tam byl Black Angel Mine,²⁹⁷ Důl Černého anděla, krásné místo.

T: Já si na to místo vzpomínám. Byli jsme tam tenkrát, když Vítkovice narazily na kru.

N: To byl Kadlečík. To byl také pěkný švindl. Padělání deníku a tak dále. Protože byl Kadlečík agent StB, tak (důraz) se to zahrálo do autu, že jo. Lodní deník se zpětně celý přepsal, že se dělalo to a to, prostě že to bylo viz major. Jináč to byla blbost Petra Kadlečíka jako kapitána, že do toho hupli. Ty škody zaplatila pojišťovna, ale přeci jen lodní deník je veřejná listina, čili se jednalo o padělání veřejné listiny. A najednou socialistický soud z toho udělá, že to nebylo padělání. Čili Peťa chvíli seděl na podniku a pak jezdil zase v pohodě jako kapitán dál. Pak když jste si otevřela seznamy, tak najednou zjistíte, že Peter (důraz) Kadlečík byl agent StB. A tak si ty věci potom dáte dohromady, o co jde.

A tehdy se v časopise „Sto plus jedna“ psalo o tom Mármoriliku, že se začínají Eskymáci probouzet, že jeden den stávkovali za svá práva, že ty mrchy Dánové je vydírají a tak dále. Opak byl samozřejmě pravdou. Protože tam přijela československá námořní loď Vítkovice s kořalkou, hoši jim prodali kořalku, Eskymáci se vožrali jak prasata, zvonili v té lanovce. A pak vyšel tenhle článek. Autor byl Václav Boura, kapitán. Taky agent StB.

Pak jsem na ty Vítkovice nalodil já a začal jsem mít problémy, protože se vybíral obolus, že se zase koupí kořalka. A já jsem řekl: „Vážení, v tomhle já nejedu. Tyhle ruce budou čisté.“ No a už se pak dá zneužít všechno, abyste šla od válu, že jo. I když tam ještě byly další věci, které měně přitížily, co bych lhal. Ale tohle (důraz) byla příčina, proč jsem tam byl persona non gráta, i když potom použili něco jiného.

Tak jsem odešel k těm Slovákům. Tam jsem se pět let spíš bavil a kroutil jsem hlavou, jak to může vůbec fungovat. Třeba loď Bánská Bystrica, docela taková šikovná, pěkná. A s tou jsme asi týden čekali na nového mašinového čífa, prvního strojníka. Loď uvázaná, nic se nedělo. (důraz) A loď když stojí, nevydělává, stojí to šílený prachy. Čekali jsme, protože tenhle čif vdával dceru. Až ji vdal, tak za týden mohla loď odjet. To byl nějaký původně nedostudovaný teolog, potom velký komunista a skončil u Dunajplavby.

Takže to byly takové leckdy humorné situace, leckdy tvrdší. Ale život to byl docela pěkný. Kdybych měl začínat znovu, zase se do toho pustím. Ale chtělo by to možná ten dnešní rozum. (smích)

T: A emigraci jste někdy zvažoval?

²⁹⁵ Anglická transkripce Cochin nebo Kochi, jihozápadní pobřeží Indie, jeden z nejvýznamnějších indických přístavů.

²⁹⁶ Maarmorilik – malý grónský přístav na západním pobřeží, vybudovaný v roce 1973 kvůli těžbě rud z místního dolu.

²⁹⁷ Black Angel Mine (důl Černý anděl) – důl (těžební místo) asi 5 kilometrů dlouhý se nachází ve skále vedle přístavu (přístupná lanovkou 600 m n. m.); pojmenování získal podle obrazce vystupující v barvě rudy v horní části skály, který připomíná černého anděla.

N: Já jsem měl několik nabídek k emigraci, ale. Zaprvé jsem si říkal, že tuhle radost, já to řeknu na plný pecky, těm sviním neudělám. Manželka je právník, byla vyhozená z práce. Tři roky nemohla dostat práci ani tady v blbý textilce jako tkadlena. Prostě neexistovalo. Potom se nad ní nějak smilovala paní Nevfelová, šéfka knihkupectví, a ta ji na truc vzala do práce. A když chtěla manželka jet za mnou třeba s dětmi na loď, tak si musela chodit na národní výbor pro razítka. Že jí městský národní výbor povoluje, že může jet za manželem. V prvních letech mohla jet za mnou jen ona, děti musely zůstat tady. A pak si řekli, že by se mě, nás obou, mohli zbavit, když manželka lítala v tom maléru, tak potom mohla jet za mnou i s dětmi. A vyloženě dávali najevo, že by bylo lepší, kdybych zůstal venku. Já jsem říkal: „No tak moment, halt. Tu radost vám neudělám.“

Třeba v Kanadě jsem měl velice slušné nabídky. Když už jezdíte nějakou dobu na určité lince, tak už znáte ty lidi, oni znají vás, vědí, co ve vás je, jestli umíte nebo neumíte. To bylo třeba v přístavu Baie-Comeau. Máte tam rodinu, prostě co vám brání, že jo. Ale je to těžké. Já jsem vždycky takový. by se dalo říct, patriot. Já jsem zvyklý, když přijedu domů, jít do té hospody, tam potkat své známé, kamarády... A potom je vesnice, kam vede vždycky moje první cesta, když přijedu z moře, kde jsem se narodil. To vždycky manželka říká: „No jo, když nejdeš do Sudkova, tak nejsi doma, že.“ (smích) A tam bych se nemohl vrátit. Nikdo si (důraz) nedovedl představit, že to rupne, že jo, tohle. Já bych to asi nějak prostě nezvládl, že jo. Štvalo mě to. Říkal si: „Seš vůl, tohle.“ Ale pak jsem si říkal vycházej z filozofie svého dědy, který říkal: „Peníze bodó a my nebodem.“ Tak nějak jsme to prostě. A hlavně tam teda bylo to „tu radost jim neudělám.“ (ztišuje hlas)

(pauza)

N: Ty funkce nikdo moc nechtěl dělat, tak se Franta Drábků přihlásil, že jim bude dělat stranického bosa. Asi půl roku jim ho dělal, no a pak práskl do bot. Ale největší sranda byla, že on dělal předsedu stranické organizace a v životě v komunistické straně nebyl. (smích) Oni byli tak bdělí a ostražití, že vždycky jim takový nějaký podstatný detail utekl. Já bych řekl, že jsem byl dosti vyhlášený svým odporem vůči straně. Aby mi někdo řekl „vstup do strany“, k tomu ani neměli odvalu.

Nějaký Bureš tam byl, ten říkal: „No, soudruhu, kdybys změnil svoje chování a jednal se soudruhy jiným způsobem než jednáš, tak určitě by tě strana přivítala a měl bys rozhodně lepší život.“ To bylo jednou, kdy mi takhle něco naznačovali. Já jsem tenkrát už otevřeně říkal „Podívejte se, já nemůžu do strany vstoupit z jednoho prostého důvodu, že bych tam musel být s lidmi, o kterých vím, že jsou zlí, zkažení, špatní a nemakačenkové.“ A tím to bylo jasné. Protože když si to vezmete do důsledků, tak na lodi, ať byl jakýkoliv malér, třeba šmelina, vždycky v tom jeli komouši. (důraz) Největší notorici – komouši. (důraz) A největší nemakačenkové – komouši. Vždyť z Fučíka vím, anebo ještě ze starých Lidic, když se mluvilo o nějaké práci, o nějaké povinnosti, tak vždycky říkali: „Soudruzi, to není pro mě. Já jsem tady pro jiné úkoly.“

T: Vy jste zažil ještě i politické důstojníky, že ano?

N: Samozřejmě. To byly výlupky ctností. Zástupce velitele pro věci politické. Vzdělání pět tříd obecných a to ještě možná urážím absolventy školy obecné. 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. Teď navíc, ještě když tam byl ruský kapitán, tak to byl tuplovaný průšvih. Že by tedy rodné straně dělali dobré jméno, to v žádném případě ne. (smích) Ne. (důraz)

T: Jaké byly jejich pravomoci?

N: No, že nás mohli zlikvidovat. Vůči mezinárodním orgánům v přístavech, které jsme najížděli, absolutně žádné. Ale v té lodní hierarchii to byly pěkný svině. Neznám z nich žádného, a že jich byla pěkná řada, který by stál za zmínku.

T: Kdy přestali jezdit?

N: Okolo osmašedesátého roku. Po osmašedesátém už myslím nebyli. Na tohle byl ten osmašedesátý rok dobrý.

T: Táhle vidím, že máte hvězdice.

N: Jo, to je odněkud z Kuby ještě. A táhle kus kůže z krokodýla a nějaké mušličky. To jsou takové pozůstatky. Vždycky si člověk něco z cesty přivezl na památku.

T: Ty hvězdice jste si vylovil sám?

N: Jó, sám. To jsme jezdili na západ od Havany, takový malý přístav, odsud se vozil měděný koncentrát. Tam se stálo na rejdě a nakládalo se. Tak jsme dělali poplachová cvičení, aby se spustily čluny na vodu a zopakovalo se veslování. A byla tam docela mělká voda, ostrůvky, takže se zároveň při tom i koupalo. Bylo tam plno všelijakých hvězdic a mušlí, vždycky se něco nasbíralo. Pak jsme si to různě vyčistili a přivezli domů. Tohle už jsou zbytky. Protože lidi to chtěli: „Jé, dej mi to.“ „Tak si to vezmi.“ Takže už je to rozebrané.

Já tady dokonce někde mám i žebro z velryby. To mi zase dal kamarád Roman Marčenkovski, kapitán. Jsme jezdili spolu, on jako čif tenkrát na Jiskře, já jako druhý palubní. On potom přednášel ve Gdyni na vysoké námořní škole a jezdil na tom Daru Młodęzi.²⁹⁸ První byl Dar Pomořa, potom Dar Młodęzi, ta školní plachetnice. Tak tam přednášel pro studenty na moři. Potom dělal kapitána školní motorové lodi. A oni s tím jezdili k polské polární stanici, teď nevím, jestli na severním nebo na Jižním pólu. Vždycky jednu cestu se studenty udělali. Tak mi dal kus ufiknutýho žebra z velryby.

T: Když loď byla v přístavu, dostal jste se někam na výlet?

N: Když to nebylo zrovna v Sovětském svazu nebo v Albánii. Podle toho, na kolik jste měla čas a peníze. Nekladly se žádné meze a překážky. A já jsem se hodně zajímal, tak jsem toho hodně procoural. Snažil jsem se podle možností poznávat. Ono na funkci kapitána bylo nepříjemné, že vás vždycky posadili někam do auta, kam kluci chodili pěšky, odvezli vás, vy jste se nestarala o cestu. Čili jsem byl z toho dosti připitomělý, nevěděl jsem, kam jít. Ale příjemné zase bylo, že řekli: „Nechcete se jet podívat támhle nebo támhle?“ Tak jste pohodlně jela. V Indii třeba jsme jezdili do Mormugaa,²⁹⁹ Vasco de Gama,³⁰⁰ ta bývalá portugalská kolonie, a tam dál ve vnitrozemí je Goa, veliký katolický klášter. Tam je pohřbený Svatý František Xaverský³⁰¹ v tom klášteře. Je tam krásné muzeum, teď památky, když byla éra hippies, tak to byl paradise of hippies, hippies pláže a tohle všechno. Tak to bylo fajn. Ta Indie vůbec byla dobrá. Tam jsme to i s manželkou, když jela se mnou, vždycky prorajzovali. Byly to příjemné zážitky.

T: Potkávali jste se v přístavech s jinými pracovníky z Československa?

N: Jo, dost. Zaprvé, tenkrát když se někam přijelo, bylo tam zastupitelství a vy jste musela přivést na zastupitelský úřad námořnické knížky k potvrzení, že zastupitelský úřad potvrzuje, že jste byla na té lodi. A hlavně lodní deník. A mistr val, to je seznam lodní posádky. A zastupitelský úřad zase potvrzoval, že údaje jsou správné. Vždycky byla sranda v Bejrútu, protože se mohlo jet pouze nějakou ulicí, kde se zrovna nestřílelo. Pak se tam zase střílelo, Bejrút byl pěkně srandovní.

T: A potkávali jste se s emigranty?

N: Ale jo, samozřejmě. Třeba v Baie Comeau, to je na řece Svatého Vavřince, jsme nakládali obilí, které jsme pak vezli do Bejrútu. Tak tam přišel port warden,³⁰² což v překladu znamená strážce přístavu, ale to byl vlastně soudní znalec od ministry of transpor,³⁰³ který hlídal, aby loď byla správně naložená. Protože nakládání obilí podléhá zvláštním předpisům pro nakládku. Ty se musí splnit a vždycky ten přístav posílá nějakého surveyora, nějakého znalce, toho port warden, který na to dohlíží, aby loď dostala potvrzení, že s tímhle nákladem smí vyplout. No a tam se objevil kapitán Šimek, u kterého jsem jezdil ještě jako praktikant. On pak v osmašedesátém emigroval. Tak to bylo krásné, kouzelné setkání, měli jsme o čem povídat. On mě shodou okolností učil taky na průmyslovce. To bylo nějak v osmapadesátém, on se oženil a rok učil. No a potom jsem s ním dvakrát jel. Jednou na Kladně, když byl první palubní důstojník, a potom na Jiskře, kde byl kapitán. On byl úžasně chytrý, velice bezvadný člověk. No, dá se říct, že jsme se měli i svým způsobem rádi. Bohužel asi v sedmdesátém nebo jednadmdesátém zemřel. Docela mladý.

Potom, myslím v Quebecu to bylo, jsem zase potkal svého bývalého stvarda. Ale i třeba normální lidi, kteří s plavbou neměli co do činění. Velice rádi jsme je potkávali. Kašlali jsme na všechno. To jejich: „Nesmíte s nimi mluvit!“ jsme pokládali za zbytečný kec.

²⁹⁸ Polsky „Dar Młodziejzy“ (Dar mládeže) – cvičná školní plachetnice, nahradila školní plachetnici „Dar Pomorza“ (Dar Pomořanska).

²⁹⁹ Anglicky Mormugao nebo Marmagao (dříve portugalsky Mormugão) – poloostrov východního pobřeží Indie, stát Goa.

³⁰⁰ Přístav Vasco de Gama v zálivu Mormugao, Indie.

³⁰¹ Tělo Františka Xaverského je pochováno v Basilice Bom Jesus na Goa.

³⁰² Anglicky „port warden“ – dozorce přístavu.

³⁰³ Anglicky „Ministry of Transport“ – ministerstvo dopravy.

T: Byl z toho někdy malér?

N: (pauza) Co se mě týče, nikdy. Nikdy. Protože třeba do toho Bay of Fundy,³⁰⁴ tam je Saint John,³⁰⁵ Braunschweig, jsme vozili do Bombaye surový cukr. A cestou tam jsme dostali šíleně na frak. Měli jsme být jedenáctá loď v pořadí, která tam dojde, ale přijeli jsme první. Tak jsme začali vykládat ten cukr, udělaly se nutné opravy. A tam na univerzitě učil nějaký inženýr Zámečník, mladý kluk, šikovný. Jeho paní tam dělala v knihovně. Po osmašedesátém utekli. Přišel na tu loď samozřejmě, tak jsme se skamarádili, měli jsme k sobě docela blízko. Ta loď tam stála celkem dlouho.

Pak tam byl jeden pan profesor, který už tam byl od osmačtyřicátého roku. Tam jsem vlastně prvně viděl film „Ostře sledované vlaky“. (smích) V angličtině. Promítali ho tam, ta česká komunita byla fajn. Měli se k světu, propagovali republiku mnohem lépe než ten bolševický spolek.

A Šicht, slavný Ústečák, tam měl jednu fabriku a laboratoře, kde vyvíjel mýdla a jiné ptákoviny. Tak s těmi jsme se také kamarádili. Akorát nám bylo divné, proč má v laboratoři samé Čiňany. A on říká: „Tak za prvé, nechtějí moc platit, a občas to tam bouchne.“

T: Zbraně jste vozili?

N: Častěji než obilí. Nebyl ve světě malér, kterého bychom se neúčastnili. Ať to byla Kuba, Indie, Irák, Sýrie. Sýrie – hlavně tanky, Um-Wasr³⁰⁶ v Iráku – tanky, bévépěčka,³⁰⁷ raketometry. Indie – protiraketová děla. Neprozrazují žádné tajemství. Už je to promlčené, (důraz) nikdo mě nemůže zavřít. (smích) Děla, obrněná vozidla. Prostě prakticky všude, kde se dělo nějaký šmá.

T: Vy jste tedy o tom nesměli mluvit.

N: Důstojníci museli podepisovat „Prohlášení o zachování státního tajemství“, takový oficiální papír, že budeme „zachovávat hospodářské tajemství, obchodní tajemství a státní tajemství“. Takový nějaký šílený blábol. Což zase bylo logické celkem.

Ale každý (důraz) věděl, co vezeme. To věděl každý, prosím vás. (důraz) Když se to naložilo třeba v Polsku, výbušniny nebo cokoliv jiného, tak ještě než jsme dojeli do Kielu do první šlojsny v Brunsbüttelu, anebo v Holtenu, tak tam už to věděli. No tak k čemu to bylo?

T: Byly cesty s takovým nákladem nebezpečnější?

N: Tenhle náklad, dalo by se říct, byl jeden z nejpříjemnějších. Zaprvé je to rychle naložené a dobře placené to myslím bylo. Je to government kargo,³⁰⁸ 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. Takže se několikrát denně musela měřit teplota a vlhkost v nákladových prostorech. Nebo pokrutiny.³⁰⁹ To se vozilo hodně z Indie. Taky, jestliže se vám tam dostala vlhkost, tak za určitých podmínek to začalo hořet. Rudný koncentrát se zase mohl přesypat. Špatně naložíte obilí, smůla. Vojenský náklad, dokud není válka, je docela dobrý.

T: A co úraz a smrtelné úrazy na lodi?

N: Úraz měl třeba Emánek Nováků. Ten na Kladně skákal z žebříku v nákladovém prostoru na tunel – v tunelu běžela hřídel, která poháněla šroub, to byla ještě strojovna uprostřed lodi. Seskakoval, došlápl na ten tunel, sjela mu noha, noha se mu dostala mezi kryty potrubí, kterým se vypumpovávala balastová nebo stoková voda z nákladového prostoru, a prakticky si ulomil nohu. Otevřená zlomenina, příšerný. Nechávali jsme ho potom v Bahrajnu. Tam jsem ho odkládal. A vrátil se. Neuřizli mu nohu, ale měl ji asi o tři centimetry potom kratší.

³⁰⁴ Bay of Fundy (francouzsky Baie de Fundy) – záliv Atlantického pobřeží, u severovýchodního konce Zálivu Maine, mezi kanadskými provinciemi New Brunswick a Nova Scotia.

³⁰⁵ Saint John – východní část zálivu Bay of Fundy.

³⁰⁶ Anglická transkripce Umm Quasr – irácký přístav v jižním Iráku.

³⁰⁷ BVP – bojové vozidlo pěchoty.

³⁰⁸ Anglicky „government cargo“ – náklad určený pro vládu.

³⁰⁹ Pokrutiny – zbytky semen rostlin po vylisování oleje, tvoří součást krmných směsí atd.

Potom ve Štětíně se našla mrtvola v nákladovém prostoru. Podle toho, co zjistila polská milicija obywatelská,³¹⁰ tak mu tam někdo pomohl. To bylo příšerné. Byli jsme v tom nákladovém prostoru, já musel jít taky, a takhle na čtyřech mrtvý chlap. Prostě hnusné. Otočili ho, on neměl obličej, protože z té výšky spadl na železné pruty, mouchy tam lítaly, smrad... Pak se dělaly výslechy, protokoly se sepisovaly. To byl nějaký poručík Jaterek, sepisoval se mnou protokol. Já jsem si na to zase vzpomněl, zbledl jsem a on povídá: „Z toho si nic nedělejte, čífe, to nic není. Co bychom měli říkat my, když najdeme ženskou, která je v pátém měsíci těhotenství a už byla devět měsíců tady v Odře ve vodě.“ Já už jsem blil. (smích) To bylo strašné, šokující.

Anebo když jsme jezdili Bejrút, to byl rok 1980 až 1985, tam válka běžela na plné pecky. Vždycky jsme tam přivezli nějaké tyhle radosti [zbraně – pozn. autorky], a tak se čekalo, až se přestane střílet. Uvázali jsme se hned za vjezdem do přístavu, loď byla už otočená, abychom mohli hned odhodit lana, kdyby se něco dělo, a mohli vypadnout. Naštěstí tam milice, armáda a všelijací ti hizbaláhové³¹¹ měli nepsanou dohodu, že budou střílet po sobě, ale do přístavu, že střílet nebudou. V noci byl vždycky šílený ohňostroj, jak po sobě stříleli. Ale do přístavu opravdu minimálně, protože všechny tři strany měly zájem na tom, aby přístav fungoval a každý dostal svůj díl munice. Ale občas se jim to nepodařilo, fláкло to k přístavu, tak se shodila lana, vyjelo se z přístavu a zas druhý den, když se to uklidnilo, tak se pokračovalo v práci. A jednou jsem to schytl ve městě. To jsem byl ještě s jedním Slovákem, sympatický chlap, teď jezdí u Norů, nakupovat v západním Bejrútu. Začalo se střílet, tak jsme sebou praštili pod popelnice. Ve dne oni obvykle moc nestříleli, ale nějak se jim to asi vymklo z ruky nebo co. Takže veliké střílení, těm popelnicím ufikli vršek. No nerad, nerad na to vzpomínám.

A něco podobného bylo v Londonderry, dneska se říká jenom Dery, v Irsku. Tenkrát tam byly všelijaké střílečky a tyhle záležitosti. A když jsme tam shodou okolností přijeli, tak taky. Velice nepříjemné. Na noc vždycky bránu do přístavu zatarasili prázdnými kontejnery. Přes den pořád chodili vojáci. Ti byli chudáci také z toho vyplašení, to byli mladí kluci. Jeden s vysílačkou, ten byl uprostřed, dva vepředu, pořád mířili samopalem, jeden koukal po barácích nahoře, vzadu to uzavírali pátrači. A takhle tam pořád chodili. Občas se střílelo. Ne, to nejsou pěkné věci, není o co stát.

T: A co černí pasažéři?

N: Já osobně jsem černého pasažéra nezažil. Dneska jsou s tím šílené problémy, protože se ho prakticky nemůžete zbavit. Protože tam, kde vám vlezl na loď, se nemusíte vrátit třeba pět nebo deset let. A po cestě vám ho žádný přístav nevezme. To je váš problém. Tak máte na palubě chlapa, který zná svá práva. To znamená, že nemusí dělat, vy ho musíte nakrmit, musíte s ním zacházet pomalu jako s monstrancí, to je velice špatná záležitost.

T: Jaký byl váš rovníkový křest?

N: To jsem byl ještě na praxi, ve škole. Jeli jsme z Jakarty a křtěný jsem byl přesně 18. 10. 1961. A poprvé přes polární kruh jsem jel s Kladnem, když jsme jeli do Murmanska. V roce 1962. To jsme byli tenkrát na praxi s kapitánem Kropáčkem. A slibovali nám, že budou křestní listy, ale nedostali jsme je. Pak s Vítkovicemi, když jsme jeli do toho Marmoriliku, tak to už mě celkem moc nezajímalo. Zase by to bylo docela dobré do sbírky, ale... Mám ho za sebou, takže nelituji. Ale polární křest je už spíš komornější záležitost, vevnitř, protože venku je zima, odbývá se to spíš formou takových nevinných více méně legráček.

T: Je rovníkový křest opravdu tak drsný, jak se povídá?

N: No, je to taková sranda, no. Když jsme promítali dětem manželčin křest, tak Peťa, ještě byl malý, se rozplakal. (smích) „Co ti to maminko dělají?“ 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. Obzvlášť když byl Suez zavřený a jezdili jsme okolo Afriky. Vypadlo se z Polska a pětatřicet nebo devětatřicet dní, to záleželo na počasí, jestli jsme se dostali do nějakého štormu, nějaké bouře, jsme byli na moři. Výjimečně jsme bunkrovali v Kapštatu.³¹² Takže než jste dojezda do Perského zálivu nebo do Indie, byl křest zpestření, docela sympatické.

³¹⁰ Milicija Obywatelska – oficiální název policie v Polsku v letech 1944–1990.

³¹¹ Hizballáh – libanonská šiitská politická strana a milice, vytvořena v roce 1982 s pomocí Íránu jako opozice izraelským silám okupujícím jižní Libanon.

³¹² Používá německý výraz Kapstadt pro Kapské Město.

Teda já ty dlouhé cesty miloval. (důraz) Měl jsem je strašně rád. Nikdo vás neotravuje, život má takový standardní průběh. Teda pokud se do toho namontuje počasí, že jo. Ale prostě má svůj řád, systém, nikdo neotravuje, žádné přístavní orgány, prostě klid, pohoda, práce se daří, je to fajn. Některým lidem to vadí, protože jsou třeba společenštější. Ale, zase. Zaprvé byla vždycky relativně slušná knihovna na lodi. I když některé věci patřily teda spíš za burtu, ale budiž. Tenkrát filmy. Dneska videokazety. A bylo třeba dobré, když jsme si filmy půjčovali na různých našich konzulátech, třeba ve Štětíně. Mělo to jednu výhodu, že na těch konzulátech byly i trezorové filmy, které normálně lidi tady nemohli vidět. (smích) A tam, to jsem nepochopil, prostě je pouštěli. Když jsme si třeba ve Štětíně půjčili filmy, tak tam byl „Spalovač mrtvol“ a takové věci. Když jsem doma říkal, že jsem je viděl, nechtěli věřit. Takže to se dalo přežít. No a kdo chtěl, měl jedinečnou šanci naučit se jazyky. (důraz) Třeba angličtinu se učit. I nějaká možnost sportovního vyžití byla. Protože bazén tam vždycky byl, nějaké to místo na cvičení. Občas třeba hoši šileli s činkami, kdo chtěl běhat, do kolečka do zblbnutí, tak běhal. Ale zase je zajímavé, že ti největší sportovci byli největší lenoši. Oni se mohli zbláznit s činkou, ale když jste na něho koukala, když něco dělal, tak to byl šílený chcípák.

T: A jak na lodi probíhaly oslavy různých výročí? Třeba První máj a podobné svátky.

N: To jo. Jenomže na lodi je čtyřiaadvacetihodinový provoz. Ale třeba na Prvního máje, a speciálně když tam byli ti šaškové jako Černý nebo Marek, ti političtí důstojníci, tak bývalo „Shromáždění posádky u příležitosti Prvního máje“. Tam měli kvá, kvá, kvá, takové primitivní řeči. Nebo výročí té socialistické revoluce, co byla v listopadu a vlastně se slavila v říjnu. Jenomže časem to opadalo.

Potom třeba byly brigády socialistické práce. To byla bída a utrpení. Z toho jsem měl zase další průšvih. Nalodil jsem na Bratislavu, to byla loď já nevím jakého sjezdu komunistické strany. Měla nějaký zlatý odznak nebo co. A loď v horším stavu jsem nezažil. Můžu dokumentovat záběry z videokamery. Tak jsem shromáždil posádku a říkal jsem: „Vážení, já vás nestraším, já vás tady vítám. Tato loď je výsledkem diplomu, který dostali vaši předchůdci. Vy žádný diplom nedostanete, ale tahle loď musí zas vypadat, jak vypadala.“ To byla zrzavej, rezavej hrnec. Oddělaná, zničená loď. To byly ty slavné socialistické závazky. Já se strašně rád dívám každý den na zprávy na čtyřiaadvacítce, jak to bylo před pětadvaceti lety, a říkám si, že to není možné. Já jsem tady nebyl, čili pro mě je to, chce se mi z toho zvracet. To jsou příšernosti. (důraz)

T: Dá se říct, že když jste mohl vycestovat z republiky, že pro vás bylo trošku snazší žít v tom minulém režimu?

N: Určitě. Určitě. Já věřím, že tady bych byl zavřený ve vězení. Nad některými lidmi se vám chtělo kolikrát zvracet. Tak já jsem odsud vypadnul. A hlavně jsem ty lidi neznal, když jsem tu nebyl. V tomhle asi většina námořníků, když s nimi budete mluvit, bude mít podobný názor. V tomhle jsme byli takoví čistí, nepolíbení. Prostě řekl bych idealističtí. Samozřejmě, bylo jich mezi námi dost ošklivejch.

A hlavně, když jste sem přijela, tohle bylo špinavé, škaredé, hnusné město. Chodníky v hajzlu, všecko v hajzlu. Teď už to má nějakou barvu, už to vypadá, lidi se na sebe usmívají. Je to něco jiného.

T: To byl ten hlavní rozdíl, který jste cítili, když jste přijeli z ciziny?

N: To bylo příšerné. Když jste překročila hranice, najednou jste viděla, že se svět úplně změnil. Byl světlejší, sympatičtější, čistší. (důraz) Když jsme třeba přijížděli z Německa, z Hamburku, naložili nás do autobusu, jeli jsme, teď jste přijela na hraniční závory a na naší straně tankové zátarasý a visely tam sovětské vlajky. Do pytle, kam jsem to přijel? Do Československé socialistické republiky nebo do nějaké ruské gubernie? (zvyšuje hlas) Teď jste tam viděla ty šašky s puškami samostřílkami. No byl to hnusný pocit.

Já vždycky říkám takovým těm soudruhům tady: „Buďte zticha. Teďka si můžete banánů koupit kolik chcete, za Husáka jste je viděli, když měl na Hradě návštěvu. A hlavně (důraz) můžete o čemkoliv svobodně si povídat. Můžete jet kamkoliv. Každého policajta můžete poslat kam chcete. Co chcete víc?“ (zvyšuje hlas) Nebo jeden vykřikoval o kradení. Já říkám: „Já jsem si z lodi nemohl přitáhnout ani kotvu, protože byla těžká. „Ale vezměte si, kolik z vás, kolik je tady postavených baráků z ukradeného materiálu, co jste si kde nakradli.“ On povídá: „Já jsem si nic nekradl, já jsem si domů vždycky akorát přivezl brambory.“

T: Několikrát jste zmínil svůj první malér s kádrovákem. Můžu se zeptat, o co šlo?

N: Já jsem měl odjet na loď. Tvrdili, že telegram jsem dostal. Já ho nedostal. No a přišel jsem do Prahy, říkám: „Je malér, nemohl jsem odjet.“ A on mi říkal: „Vy jste byl u nějaký kurvy, že jo.“ Takhle to přesně říkal. Já jsem povídal: „Já jsem byl u své manželky v Uničově.“ A už jsem to nedořekl. Tam bylo takové zbrlení, tak jsem ho přeskočil a už jsem mu šrouboval hlavičku. Ženský začaly ječet, zdrhat. Já bych ho býval zabil.

A ještě Honza Hurt, jsme velcí kamarádi už z dob průmyslovky. Tak jsme s Honzou přišli na podnik, to bylo ještě dole na Václaváku, a říkáme: „Dobrý den, dámy a pánové.“ A tenhle bastard, který to ode mě potom schytil, říkal: „Co si to soudruzi dovolujete! Jaký dámy a pánové! V osmačtyřicátém jsme to zlikvidovali.“ Honza to je správný chlap, tak povídá: „Soudruhu, vokažte mi jeden jedinej hajzl v Česku, kde je napsáno soudruzi a soudružky! Vždycky (důraz) dámy a pánové!“ A už jsme měli zase o zábavu postaráno.

T: Jak vnímáte konec námořní plavby?

N: Je mi z toho velice smutno. To se stala obrovská chyba. Vůbec celá chyba začala, že byl vytvořený Finop, který vlastnil a mohl (důraz) potom rozhodovat o námořní plavbě. Silně za to můžou odbory a námořnické odbory obzvlášť. Soudruh pan Krenk. A nějaký pan soudruh Valenta z Finopu. Samozřejmě. Podlena měl své úmysly, neměl své úmysly, ale dělal to dobře. A nedovolil určité věci, které by poškodily plavbu. Ti dva se spojili a dostali ho z místa v dozorčí radě a (důraz) z místa generálního ředitele. Nastoupil Trmka, dalšími čachry se dostal k lizu Kožený a začalo to jít dolů vodou.

T: Byl někdo, kdo tomu mohl zabránit?

N: Byl. Zaprvé vláda tohle nemusela (důraz) dovolit. S tím se dalo něco dělat. Ale protože to proběhlo v rámci platných zákonů, což byl malér, a bylo tam mnoho zákulisních, Dlouhý tam byl, potom Kočárník v tom lital taky, Klaus to akorát zastřešoval, aniž věděl, o co jde. Prostě to byla obrovská, obrovská chyba. To si nikdo neuvědomil. V době, kdy plavba končila, měla dvě miliardy korun čistého zisku. Ročně. S pěti sty zaměstnanci?

T: Takže sen jít na moře se vám splnil.

N: Určitě. Co já si můžu naříkat. Vždycky říkám: „Já o sebe mám postaráno a když emigrovat, tak si můžu dneska dovolit emigrovat a hlady tam neumřu.“ Ale mrzelo mě, že třeba oba kluci chtěli jít na moře, ale díky tatínkovým a mamčiným kádrovým hrbům mohli jít akorát na techniku. Protože to byla jediná vysoká škola, kde se nebraly žádné kádrové ohledy, protože to nikdo nechtěl studovat. Tak jsou z nich strojní inženýři.

Dokud tam seděla Bišková a tyhle mrchy, Lenská ještě potom, Josef Dub, prostě neměli šanci. Neměli šanci. Na mě už tolik nemohli, tak si to vyřídili tak, že prostě kluci nemohli jezdit. Hotovo. Šmitec. A věřím, že by dodneška jezdili. Šli teda dělat techniku, po technice to zase zkoušeli, já jsem to zkoušel všelijakými cestami, jenomže neměli ty správný známosti. A (pauza) nejlíp to řekl Petr: „Tati, nebudeme se ponížovat.“ Řekl jsem mu: „Díky.“

Michal Svoreň, 1. strojný dôstojník

T: Začali bychom od toho, kde jste se narodil, jak jste prožil dětství a jak jste se dostal k práci na moři

N: Aby som teda začal úplne od začiatku, ja som sa narodil jako v Maďarsku. Na južnom Maďarsku, v slovenskej dedine Pitvaroš.³¹³ Pätnásteho decembra 1939. Pred vojnou ešte. No a po vojne tam začali chodiť agitátori všelijakí presvedčovať Slovákov tam usadených, že aby sme sa vrátili naspäť na Slovensko, že tuná bude lepšie. A môj otec si po vojne prenajal pre rodinu taký majetok. Majetok okresnej nemocnice Makov. To bola taká samota s prilahlými poľami, čo bol majetok okresnej nemocnice. A oni s tým, že toto prenajímali ľuďom, si kryli časť svojej prevádzky. Čo bolo celkom dosť dobre, myslím si, vymyslené. A otec nemienil odtiaľ nikam utiecť, pretože to bol jeho rodný kraj koniec koncov. Koniec koncov aj môj, lebo som sa tam narodil. Ale ja na ten kraj boh vie aké spomienky nemám. Akurát že som tam začal chodiť do školy po skončení vojny. V štyridsiatom šiestom. Samozrejme tam na tých samotách bola o samote jedna škola, kde z viac tech samôt chodili deti do školy.

Ja som začal chodiť do školy a ja som veľmi tej učiteľke nerozumel, lebo my sme sa doma rozprávali po slovensky, pravdaže. A ona do mňa po maďarsky hučala. Ale nakoniec sme sa vždy porozumeli. Akurát raz som mal s ňou také väčšie nedorozumenie. Ono to bola škola na samote, kde ona ako mladá pani učiteľka, pravdaže, jej chýbala spoločnosť. Ona tam bývala sama, nemala s kým ani komunikovať, nič, len nás tam mala ako žiakov. A v tom čase ako po vojne, pretože tam bola sama, tak asi začalo sa jej páčiť domáce pálené, tak trošku uvádzala poháriky viac asi ako bolo treba a potom nebola práve dvakrát komunikatívna na druhý deň v škole. Ale spolužiaci ju už poznali, takže vedeli, o čo ide, a nerobili si z toho nič. A ráz nám hovorila: „Vy všetci ste takí sprostý, hlúpi, ja vás zbytočne sa snažím tu niečo naučiť. Vy aj tak nebudete nič vedieť a zomriete ako hlúpi.“ A že zajtra nemusíme prísť ani k nej do školy. Že zbytočne budeme tam chodiť, keď nás nič nevie naučiť. Tak ja som doma radostne zvestoval, že „zajtra nemusíme ísť do školy“. Som mal radosť, že zajtra nemusíme ísť do školy. Lenže zajtra som nešiel do školy len ja sám. Ostatní kolegovia všetci prišli do školy, lebo ju už poznali, že to nebolo vážne myslené. No lenže na ten ďalší deň pani učiteľka chcela odo mňa ospravedlnenie, že prečo som nebol v škole. A ja som nemal. Ale tak mi prikázala, že na druhý deň musím priniesť písomné ospravedlnenie od rodičov, že prečo som nebol v škole. Tak pýtal som doma ospravedlnenie a dúfal som, že mi tam vymyslia nejaké, nejakú nemoc alebo čo. Lenže mamka striktno odmietla čokoľvek napísať. A otec sadol a napísal ospravedlnenie tak, ako som povedal. Otec v živote, to čo nebola pravda, tak by nebol položil na papier. Nikdy. To v jeho očiach bolo, to by bývalo bolo hrozný, hrozný prehrešenie sa. Ale napísal mi ospravedlnenie a ja pravda ako prvák som si nevedel prečítať, čo tam píše.. Napísala mi to po maďarsky. Ja som to odniesol k pani učiteľke no a dostal som dobrý világoš od nej hneď pres prestávku. Skúšala na mne pevnosť trstenice. Ale som to prežil. Tu som.

T: A kde jste základní školu dokončil?

N: Do prvej triedy som tam chodil. A potom v štyridsiatom siedmom z jara začali v tých slovenských oblastiach chodiť agitátori, že aby sme sa presťahovali, presídlili na Slovensko. Že nám bude na Slovensku lepšie. A presvedčovali otca takým spôsobom: „Mišo, choď radšej odtiaľ.“ Otec bol Michal tak ako ja. „Mišo, choď radšej teraz, keď si môžeš zobrať celú rodinu, aj nejaký majetok so sebou vo vagóne, inak pôjdeš o dva týždne sám a s dvadsaťkilovým balíkom.“ Takže použili pádne argumenty. Potom sa rodičia doma poradili a išli sme. Otec, keď sa dozvedel, že v podstate celá dedina Pitvaroš sa prihlásila na presídlenie na Slovensko, tak sa aj on prihlásil. Lebo tým pádom všetci jeho kamaráti by odišli na Slovensko. On by tam bol býval zostal v podstate dosť osamotený a to tiež sa mu nechcelo. Takže sme sa presťahovali, takto nás presídlili na Slovensko. Išli sme v takých dobytčákoch. Ale v podstate sme mali dobytčí vagón porobený na lehátkový. Mali sme lehátka. Tam sme boli s mamkou v jednom vagóne. A ešte otec mal tam dve kravičky, takže aj té kravičky šli s nami. Ale nie v tom istom vagóne. Tuším aj nejaké prasce sme tam mali, aj slepice. To v iných vagónoch sa viezlo. To prešlo s nami na Slovensko.

Potom nás nasťahovali do dediny Veľká Mača³¹⁴ neďaleko Galanty. A my sme vlastne do tej Veľkej Mače prišli do maďarského prostredia. V Maďarsku, kde sme žili, kde som sa ja narodil, to bola čisto slovenská dedina. Tam tuším boli len dva Maďari. Notár alebo čo a ešte tuším starosta bol Maďar. A inak obyvatelia boli Slováci. A nás presťahovali do Veľkej Mače, kde celá dedina bola maďarská. Takže nás zo slovenskej

³¹³ Maďarská vesnice Pitvaros, jižní Maďarsko, region Csongrád.

³¹⁴ Vesnice na jihozápadním Slovensku, okres Galanta.

dediny presťahovali síce na Slovensko, ale do maďarskej dediny. Ale nám to nevadilo. Ani otcovi. Otec naopak ešte z nostalgie si občas zvykol kúpiť aj maďarské noviny.

Obzvlášť vtedy, keď ho dosť nevyberavými spôsobmi presvedčili k vstupu do družstva, do jéredé.³¹⁵ Jezetdé jako. Vtedy vlastne prišiel o všetok majetok. Musel odovzdať aj té dve kravy, kravičky z Maďarska, do družstva. Hlavného takého presvedčovateľa robil nejaký Erne Róza z Galanty. Čo bol cez vojnu v celom tom okolí známy ako člen Šípových krížov.³¹⁶ Ako tvrdý fašista.

Ja som dospel k takému záveru, že keby môj otec tušil, že ho takýmto prízemným spôsobom na Slovensku pripravia o všetok majetok, čo mal, tak by bol odolal aj tým prvým agitátorom v Maďarsku a boli by sme pekne zostali bývať tam v Maďarsku. No ale možno by ho neskoršie dostali aj tam do kolchozu maďarského a zobrali mu všetko. No ale, možno by to bolo bývalo ľudskejším spôsobom ako to robil tento Erne Róza z Galanty. Tento bol taký známy ozaj šovinista. V šesťdesiatom ôsmom sa zviditeľnil takým spôsobom, že v okresnej knižnici v Galante vyhadzoval slovenské knižky na dvor na hromadu a podpálil ich.

Otec pravdaže nebol nadšený tým zakladaním družstiev, pretože ho pripravili o všetko. V novinách čítal, že aké je to pokrokové a neviem čo všetko možné, že ľudom to len pomáha. Že nebudú musieť drieť, že budú drieť mašinky miesto nich. Ale o tom, akým spôsobom dostávali tých ľudí do družstva, o tom sa nedočítal ani slovo. Tak vtedy si začal kupovať aj maďarské noviny, čo u nás vychádzali na Slovensku. Aj Ujsó³¹⁷ aj Sabasördmiveš.³¹⁸ Slobodný poľnohospodár. Ale veľmi rýchlo zistil, že aj té maďarské noviny klamú práve tak ako slovenské, a vtedy zanevrel na novinárov.

A ja som už na základnej škole mal celkom dosť dobrý sloh. Slohovanie mi išlo vždy dosť dobre. A raz sa pamätám, že prišla presvedčovať mojich rodičov pani učiteľka slovenčiny zo Sládkovičova, kde som chodil do základnej školy, že aby ma dali ďalej študovať do školy, že možno by bol zo mňa dobrý novinár. A otec, keď počul slovo novinár, tak hneď zavetril a uzemnil pani učiteľku jednou vetou: „Môj syn nebude klamať národ.“ A bolo po štúdiu.

A miesto aby som išiel študovať niekam ďalej na gymnázium, tak bola taká akcia ísť sa učiť remeslo. Tak som sa išiel učiť remeslo do Komárianských lodeníc. V podstate zámočnícke remeslo. A stavať lode. A tam som pričuchol k lodiam, tam nejaké buňky sa mi nakazili tým, že v tých lodiach niečo je. A vtedy som si hovoril, že ešte zaujímavejšie by bolo na tých lodiach plávať ako ich stavať.

A počas vyučenia, v druhom ročníku prišiel do učilišťa prípis z ministerstva školstva vtedajšieho z Prahy, aby z učilišťa navrhli štyroch adeptov na štúdia na vysokú školu námornú do Gdyncy. Do Poľska. Ja som sa hneď hlásil, samozrejme obidvomi rukami a už som sa videl, že budem chodiť tam do školy. Pretože študijnými výsledkami som bol druhý najlepší žiak v učilišti. Najlepší bol nejaký Onderfon, to bol Nemeč z pohraničia, niekde z Liberecka alebo odkiaľ bol. Ten bol suverénne najlepším žiakom. Ale on zase nemal záujem ísť do tej školy. Tak ja som si myslel, že určite ja pôjdem. A nakoniec som nešiel nikde, pretože z ministerstva pýtali potom kádrový posudok na tých adeptov, ktorí tam mali ísť študovať, a mne napísal predseda MNV³¹⁹ z Veľkej Mače, kde sme bývali, že nedoporučuje moje štúdium v zahraničí, pretože môj otec bol dedinský kulak a bránil zakladaniu družstva v dedine. Čo samozrejme nebola pravda ani trochu. To bolo totálne pokrivené. Pretože otec jednak kulakom nikdy nebol, vždy robil len nadeníka na cudzom, celý život. A že sa mu chcelo makať a bol pracovitý, tak sa dopracoval k určitému majetku, to je pravda. Ale kulakom nebol. No a tento človek to hneď otočil takto. To som sa dozvedel len okľukami cez jedného člena rady MNV, že takýto posudok na mňa išiel na ministerstvo školstva. Takže ja som nikam nešiel. Tohto predsedu MNV nemal môj otec moc v láske. Aj mu to dával dosť najavo. Pretože môj otec uznával len takých ľudí, čo k niečomu sa už dopracovali, mali nejaký majetok a tak. Že si všetko neprepili. Lebo mnohí z tých tehďajších sedliakov čo dopestovali alebo čoho sa dopracovali, tak to prepili v krčme. A môj otec za celý život do krčmy nechodil. Nikdy na pol deci. Doma si dal. Pravdaže. Potiahol si z fľašky ako len tak na zdravie, ale do krčmy nechodil. Aby za to míňal peniaze, to nie. No a tento človek mi napísal potom taký posudok. Nehovoriac o tom, že počas vojny bol v Maďarsku členom Šípových krížov, bol fašistom. A po vojne šikovne obrátil kabát na červenú stranu a zase sa mu darilo. Také to boli osudy ľudí.

T: A čo jste dělal potom, když jste nemohl studovat v Gdyni?

N: Pretože som sa chcel aj tak nejakým spôsobom dostať pracovať na lode, tak keď som sa dopyčul, že v Dečine existuje priemyselná škola lodnej dopravy, prihlásil som sa do Dečína do školy. Tam som nastúpil v

³¹⁵ JRD – Jednotné roľnícke družstvo (ekvivalent českého JZD – Jednotné zemědělské družstvo).

³¹⁶ Šípové kríže – maďarská pronemecká antisemitská nacistická strana založená Ferencem Szálasiom v roce 1934 po vzoru nemecké NSDAP, jejím cílem bylo vyvražďení Židů.

³¹⁷ Új Szó (Nové slovo) – maďarský deník, založen v roce 1948.

³¹⁸ Szabad Művészet – přesný význam Svobodný umělec (pravděpodobně se jednalo o periodikum Svobodný zemědělec, jak dále narátor uvádí, přičemž uvedl chybné maďarské slovo).

³¹⁹ Místní národní výbor.

päťdesiatom šiestom. Lenže bolo treba platiť, neviem, tri sto voľákoľko korún za internát a keď prišiel prvý účet domov rodičom, tak mamka mi napísala: „Syn môj, ty už si vyučený, postaraj sa o seba. My ešte doma máme štyroch ďalších, ktorí potrebujú ješť.“ Že nemajú na to, aby mne platili nejaké školy. V čom mali pravdaže pravdu.

Tak som sa rozhladol, nechal som priemyslovku v Dečine a išiel som si zarábať na chlieb do Prahy do lodeníc. Do českých lodeníc v Libni. Tam som robil od päťdesiateho šiesteho roku asi až do šesťdesiateho alebo päťdesiateho ôsmeho. Lebo v päťdesiatom ôsmom som išiel na vojnu. Som vojakoval dva roky. Potom som sa vrátil naspäť do lodeníc, ale už počas vojny som si vybavoval nástup k ČNP. Som chcel ísť plávať. Aj ma zobrali, takže od šesťdesiateho prvého roku som pracoval u ČNP.

Na prvú moju loď som nastúpil ešte na starý parník Republika. Republiku už málokto pamätá. Najprv som tam nastúpil do kuchyne. V kuchyni som umýval hrnce kuchárovi Formáčkovi. Franta Formáček bol vyhlásený šéfkuchár u ČNP. Bola obľúbená taká prúpovídka na ČNP, že „nejlepší omáčka od Franty Formáčka.“

Ja som chcel ísť dole do strojovni. Medzi mašinky. Aj keď tam bol parný stroj. To ešte bol parný kotol, ale už nebol na uhlie, ale na mazut. To už bolo modernizované. Tam boli parné kotle z nejakého krížnika prerobené. A veľmi dobre to prerobili. Ale čo ma vtedy ako fascinovalo v tej strojovni, že tam bolo ohromné ticho. Tam sa dalo takto komunikovať ako my teraz komunikujeme. Tam nebol žiadny veľký hluk ako dnes na lodiach to je, to je jeden obrovský kravál. Tam len sykot pary v rozvodných potrubiach a vo ventiloch a taký šelest tých parných strojov. Aj dynamo, čo bolo poháňané parným strojom, tak to bol len taký šustot. Žiadny veľký kravál. Veľmi tichučká mašina. Tam dokonca jeden môj spolupracovník, Pavel Kubát, on robil kuriča, mal malér s druhým strojníkom, že počúval dole počas služby tranzistorové rádio. V tom čase si kúpil tranzistorák a to som mu závidel, že mal tranzistor, a natiahol si nejakú anténu z vrchu až dolu do strojovne, a pustil na plný plyn rádio, na stôl ho položil. A išiel čistiť stokové koše do ďalšieho kúta strojovni, ale všetko počul a pritom robil aj prácu.

To zvykneme spomínať, keď sa stretneme. A pamätám, že tam bol druhý strojník, nejaký pán David, čo pred tým robil na mašinkách na dráhe. Takže on mal blízko k parným strojom a robil druhého strojníka. A určite vedel toho moc o mašinkách, o parných. Ale nerád dával ďalej to svoje umenie remeselnícke. Sa pamätám napríklad, keď robil nastavovanie šúpatiek na hlavnom motore, tak aby to náhodou nikto od neho neodpozoroval, jak to robí, tak to robieval cez obedné prestávky. Vtedy nebol nikto v strojovni. Neraz som spomínal neskoršie pri odborných školeniach na lodi, že ja som sa koľkokrát snažil ako tým mladším ako naozaj odovzdať maximum z toho, čo som ja vedel, a ich to skôr nezaujímalo ako zaujímalo. Reku: „Keby ste vedeli, ako som ja zbieral skúsenosti.“

T: Takže jste se do strojovny nakonec dostal.

N: Asi po roku som sa dostal do strojovne, na lodi Republika, už som bol doma. To už sa mi páčilo v tej strojovni. Aj keď to bolo naozaj náročné, pretože to bol parný stroj a parné kotle a keď sme plávali do trófov, tak sme tam naozaj prepotili nejedno triko. Prvú plavbu s loďou Republika som mal na Kubu, do Havany, a to už boli trópy. Najprv zo Štetína do Havany, cez Kielský kanál, cez Západné Nemecko.

T: Jak jste vnímal Západní Německo?

N: No, práve. V tom Kýlskom kanáli. Čo všetko bolo v kioskoch, aké časopisy tam predávali. Čo my sme nsmeli čítať, všetko mali v tých kioskoch. A ja som pravda si išiel tiež za tých pár mariek, čo som mal už ušetrené, na tom kiosku niečo kúpiť. Keď len zapalovač, rakušáky vtedy boli v móde, také té na benzín. Tak kúpiť ten zapalovač a hneď aj náhradný benzín. To bolo čosi. Lenže ja som sa tak zahľadel do tých lákadiel, čo mali v tom kiosku, že som zabudol, že treba ísť naspäť na loď. A už bolo treba ísť loďou ďalej, tak veľký krik, kde sú všetci, že okamžite na loď. Tak som pravdaže utekal fofrom naspäť na loď. Už vyťahovali ten drevený mostík na palubu. Ešte som ja prebehol po ňom naspäť. To som mal ako prvý taký dosť veľký malér u kapitána. Ešte kapitánom bol starý pán Frey. Jakub Frey. Legenda ČNP. Ale nikdy neskoršie mi to nedával najavo, že takto som hazardoval vtedy s jeho dôverou. Lebo sme boli všetci vystrašený vtedy, aj od politruka, že: „Nie aby ste niektorý tam zostali. Lebo čo všetko s nami kapitalisti urobia.“

T: Takže politruci vás strašili?

N: No pravda. Ale ja nikdy za celý môj život na lodiach som nemal nutkanie zostať vonku. Pretože som tu mal rodinu. A ešte aj za slobodna tu boli rodičia a boli súrodenci. Ja by som skrátka nebol odišiel. Nevedel som jednoducho. A keď, určite by som sa dnes mal možno aj materiálne podstatne lepšie ako u nás, ale jednoducho mal som doma magnet, ktorý ma nepustil.

T: Takže po týchle prvej ceste si řekl, že u řemesla chcete zůstat.

N: To ma chytilo vtedy a už som nič nechcel iné, len plávať na lodiach. Potom som išiel na motorové lode, iný parník sme ani nemali. Jedine dve parné lode sme mali. To bol Július Fučík a táto Republika. Na Fučíku som neplával, tam bola parná turbína, plával som na tejto Republike iba. A bola to veľmi dobrá skúsenosť. Ja som na lodi Republika bol až do jej konca. Potom sme išli ešte do Juhoslávie a tam sme nechali loď, tam bola predaná do šrotu. Išli sme potom domov cez Viedeň vlakom domov.

Vracal som sa do Prahy vtedy, lebo som ešte býval v Prahe. Ja totiž po vyučení, keď som pracoval v tých lodeniach, tak som býval u sestry, ktorá bola vydatá za dôstojníka v armáde. On pracoval v Starej Boleslavi v kasárňach, ale mali slušný byt v Bohniciach. Tam neďaleko je tá psychiatrická liečebňa a prvá taká vilka vedľa tej liečebne, v tej sme bývali.

T: Jaký je to pocit, když vezete loď do šrotu?

N: Zmiešané pocity. No najzmiešanejšie pocity som mal, keď sme viezli do šrotu loď Košice. Vtedy som už bol prvým strojným dôstojníkom. Vyložene sme išli kvôli tomu na Ďaleký Východ, že sme ju mali nechať v šrote na Tajvane. To sme išli okolo Afriky, potom pona cez celý Indický oceán a okolo tej sopky Mont Pelé³²⁰ sme preplávali pomedzi tie ostrovy a sme išli na Tajvan. Tam sme ju nechali. Z tej lode som o mnoho horšie odchádzal, na tu som bol vyložene citovo nadviazaný, lebo tam som nechal naozaj veľký kus práce.

Aj tak si myslím, že najväčší kus práce som nechal na lodi Karlovy Vary, čo je aj ten príbeh, čo som vám poslal. Tam som potil krv opravdu, ako sa hovorí u vás. Spústa práce.

A ešte som potil krv potom, keď som nastúpil k egyptskému majiteľovi. Tam ma vytiahol jeden priateľ kapitán. Sandanus Peter. Už v podstate na penzii som išiel pracovať. To bolo jedno veľmi zložitú obdobie môjho života. O tom som napísal zase ten druhý príbeh, ten „Plač mora“. Lebo tam som sa stretol skutočne s obrovskými diletantmi, s ľuďmi, ktorí na loď vôbec nepatria a boli tam. Ale plávať bolo treba s loďou, takže aj tam sme plávali.

T: A jak jste se ze strojníka stal důstojníkem?

N: Pretože som nemal maturitu, nemal som priemyslovku, a aby človeka vôbec pustili ku skúškam na ministerstvo dopravy zložiť dôstojnícke skúšky na strojného dôstojníka, tak musel mať maturitu minimálne. Najlepšie vysokú školu. Ale aj keď som vždy túžil po vysokej škole, nikdy som sa až k tomu nedobabral, aby som začal vysokú školu študovať. Vždy som bol taký samouk. A pretože som chcel robiť dôstojníka, tak som tu maturitu pravdaže musel urobiť.

Nakoniec som ju urobil popri zamestnaní. Študoval som popri zamestnaní na priemyselnej škole strojníckej v Prahe v Karlíně. Tam som maturoval. Väčšinou som sa pripravoval na skúšky takým spôsobom, že som sa pripravoval na lodi na skúšky a vždy keď som vylodil, keď som prišiel domov, tak som sa prihlásil a urobil si pár skúšok. Na lodi som mal prímou na nočnom stolíku, miesto detektívok, vyloženú matematiku, fyziku a podobnú literatúru. A kupodivu ma tá literatúra bavila práve tak ako detektívky. Technika ma bavila. Aj prírodné vedy odjakživa. Na to som mal slabosť. A takto prískokmi stále ďalej a ďalej až som zmaturoval. Medzi tým som bol strojníkom, motorárom. Potom ma pustili ku skúškam na strojného dôstojníka na ministerstve dopravy a tie skúšky sa mi podarilo urobiť dokonca tak, že som predčil niektorých vysokoškolákov, čo boli strojní inžinieri. Možno to, čo mne chýbalo v teórii, mal som v praxi navyše. A mňa tá technika skutočne odjakživa bavila. Na lodiach, kde som pracoval, čo boli návody pre jednotlivé mechanizmy, boli síce v angličtine, ale ja som sa s nimi prelúskal vždy tak, že som ich pochopil. Ja som hltal tieto návody. Aj takto som sa posúval ďalej.

Po tých skúškach som nastúpil ako štvrtý strojný dôstojník na našu prvú loď Vítkovice. Lebo potom sme mali ešte druhú loď Vítkovice. Toto bola prvá loď Vítkovice, tam som bol ešte v závere stavebného dozoru. Loď stavali v Glasgowe v Škótsku. Bola pekná ta loď. Hlavne veľká, veľký motor. To už bola skutočne poriadna mašina. Tam bol priemer piestu takmer jeden meter. Pár centimetrov chýbalo do jedného metra. Takže tam keď sme čistili podpiestové priestory, a to sa mi ušlo ešte ako strojníkovi čistiť podpiestové priestory, kde sa usadzovalo vždy ohromné množstvo bahna a karbónu, tak tam som vedel normálne sa prepchať okolo piestnice, dookola pod piestom ku vložke. Lebo ja som nikdy nebol nejaká veľká väzba, tak som sa tam vedel nasúkať dookola.

T: Takže jste byl čtvrtý strojník a postupoval jste...

³²⁰ Mont Pelée – činná sopka na severu ostrova Martinique v Návětrných ostrovech.

N: Štvrtý strojník, potom tretí, druhý a až po prvého strojného dôstojníka som to dotiahol. Možno mi trošku pomáhalo aj to, že ešte v Prahe, keď som robil v lodeniciach, tak ma tam ukecal, aby som vstúpil do strany. Nejaký pán Stehlík, viac menej taký starší priateľ, on mal už okolo tridsať, tridsať päť rokov a ja som bol ucho po vyučení. Aby som vstúpil do strany, že sa lepšie podarí aj dostať k ČNP. Že nebudem mať problémy s pasom a podobne. Tak to som mal taký zisťný cieľ. Ja som profitoval z členstva v strane tým, že možno trošku zavážilo to, že som bol člen strany, že som dostal ten pas bez problémov. A dostal som sa k práci, ktorá ma nakoniec bavila a mal som ju veľmi rád.

Vtedy dokonca, v ten jeden deň ako sme mali schôdzu v lodeniciach, som bol menovaný vo Večernej Prahe, že vstúpili tí a tí do strany. Som bol menovaný medzi tými mladými. Mladými a hlúpymi dnes môžem povedať. Ale bol som vo Večernej Prahe.

T: Takže potom vám nemohli uškodiť nijakým posudkom, jako se to stalo, když jste se hlásil na školu do Gdyně.

N: Som sa nedostal. Kvôli tomu posudku. A možno že ten predseda MNV trošku mal aj pravdu. Ale nie v tom zmysle, že otec bol kulak, lebo to nebol. Ale že nemal rád tie družstvá. A to som nemal rád ani ja. Dokonca som mal jeden taký malér ešte ako chalan. Mohol som mať desať rokov, hádam ani nie. Keď sa vstupovalo do družstva, tak bola po dedine vyvesená názorná agitácia sa tomu hovorilo. Plagáty, ktoré mali presvedčovať roľníkov, aby vstupovali húfne do JRD. Čo sa síce nedialo, ale videl som, akým spôsobom priesemným tam dostali môjho otca, tak som tie plagáty po dedine strhával. A určite ma musel niekto vidieť pri tom a nabonzoval ma riaditeľovi školy, lebo potom som bol na pohovore, kde ma vyťahal za uši, že to nesmiem robiť. Aj keď sám nebol nadšený tým režimom, musel ma nejak potrestať. Tak ma vyťahal za uši. No, má to odpustené, lebo inak som ho mal veľmi rád toho človeka. Bol dobrým učiteľom.

T: Potom jste tedy postupoval, vždycky po nějaké zkoušce, ano?

N: Vždy bola skúška, áno. Vlastne prvú skúšku som robil hneď na tretieho strojného dôstojníka, ale musel som najprv plávať ako štvrtý strojný dôstojník. Musel som určité roky mať odplávané ako štvrtý dôstojník, aby som mohol postúpiť na tretieho strojníka. A potom boli skúšky na druhého strojného dôstojníka a na prvého strojného dôstojníka. Veľmi prísne. Na ministerstve dopravy.

T: Odkdy jste byl prvním důstojníkem?

N: Ako prvý strojný dôstojník som plával okolo pätnásť rokov, myslím. Bavilo ma to. Ale i ako prvý strojný dôstojník som bol vždy navlečený v montérkach. Ja som sa totiž najlepšie cítil nie hore v kabíne, kde by som bol maskoval, že niečo robím ako v papieroch, lebo to som mohol, ale v strojovni. To nie jeden kolega prvý strojník tak robil, že dole do strojovne sa išiel pozrieť len keď boli manévri. Inak ho tam nikto nevidel. Ja som bol zase pečený varený v strojovni. A najviac ma bavilo, keď bola nejaká práca na sústruhu, keď som sa mohol postaviť k sústruhu. Lebo to bolo už remeslo. To ma bavilo pracovať na tom.

T: To si vás museli motoráři vážít.

N: Za celú dobu som nemal žiadny osobný konflikt s nikým. Okrem v závere, keď som robil prvého strojníka na lodi Karlovy Vary. Tam mi druhého strojníka robil jeden Slováč. Nejaký Jano Foltýn. Ale to je jedno v podstate. Ale mal rád alkohol. On už bol prepitý. To už bol notorický alkoholik. A raz sme mali príjazdové manévry a praskla nám trubka prívodu paliva do vstrekovacího čerpadla. A gejzíry nafty striekali okolo strojovni. To bolo treba okamžite opraviť. A druhý strojník má na starosti hlavný motor. Tak som hneď telefonoval k nemu do kabíny, že aby okamžite prišiel dole do strojovne, že máme problém. Už v telefóne som cítil, že asi není niečo v poriadku. Mal taký hlas čudný. A prišiel dole do strojovne a miesto aby sa bral do roboty, tak sa obul do mňa. Že čo robím ako z komára vola. Že to sa predsa stáva na motore taká netesnosť. Že to sa dá opraviť. No tak: „Reku, ideme do toho. Ideme opravovať.“ A on miesto toho, aby ihneď išiel, aby sa chytal roboty, tak si sadol do velína a rozkázal tam motorárovi, aby mu urobil kávu. Tak hneď mal kávu pred sebou na stolíku. A zapálil si cigaretu. A ja mu hovorím: „Reku Jano, okamžite zhasni tú cigaretu, lebo reku vidíš, že tam strieka palivo. Reku, to není sranda, chceš nás podpáliť alebo čo?“ A on ešte začal niečo machrovať, ešte mal na mňa ramená. „Reku, vieš čo, Jano, ideme do Lisabónu, reku, z Lisabonu ideš domov. Reku, zabal si kufre môžeš ísť domov. Ja ťa reku viac nechcem vidieť na lodi.“ Kvôli tomu, že cítil som u neho maximálnu nezodpovednosť pri výkone práce. Tak toho som vypoklonkoval domov. To bol jediný človek, s ktorým som tak drsnejšie trošku zaobchodil na lodi. To sa nedá nič robiť. Kamarát ne kamarát, reku z hrušky dolu.

T: Zmiňoval jste činnost politruků. Jak to na lodi fungovalo?

N: Tí politrucci, to bola taká zvláštna kasta. Mali na starosti hlavne politické školenie. Hučali do nás marxizmus-leninizmus. Filozofiu. A ja už pred tým, ešte na priemyslovke, som mal hodiny marxizmu. A mňa celkom ta filozofia dosť bavila. To sa mi zdalo také zaujímavé učenie. Tak som už o tom mal niečo prečítané, no a na lodi títo politrucci vlastne len pokračovali.

A ešte čo robili, keď prišla kapitánska pošta z Prahy, čo boli listy pre námorníkov, tak on rozdeľoval tie listy jednotlivým osobám. Toto mal náplň práce. A keď kapitán potreboval dajme tomu vyzbierať námornícke knižky alebo hoci čo nejaké papieroviny, tak poveril tohto politruka, aby obchodil posádku.

T: Kedy prestali jezdit?

N: V šesťdesiatom ôsmom.

T: Rok 1968 jste zažil na lodi?

N: Nie, ja som šesťdesiaty ôsmy rok bol doma. Ja som mal vtedy už rozviazaný pracovný pomer s námornou plavbou a zostal som doma. My sme stále bývali tu v susednej dedine, v tej Dedine Mládeže,³²¹ čo sme spomínali, že sme ešte nedávno tam bývali. Tam sme bývali u manželkiných rodičov. A boli sme mladí, chcel som bývať samostatne. Kto by nechcel. A ja som vtedy v komárnianských lodeniach normálne remeslo robil. A vtedajší výrobný námestník mi sľúbil, že mi prednostne pridelia byt v Komárne. Rodinný byt v činžáku, aby som tam išiel pracovať k nim do lodenic. Nejaký Čík Jánoš. Bol Maďar. Ale veľmi pekne spieval. A robil technického námestníka v lodeniach. Tak ten ma tam zlanáril, aby som tam išiel pracovať.

V šesťdesiatom ôsmom roku sa mi to pravda veľmi páčilo zo začiatku čo sa dialo, komu by nie. Tým tuplom, že som si pamätal, ako išiel ten vývoj od vojny. Ale v šesťdesiatom ôsmom roku po pár mesiacoch už začali vystrkovať rožky zdanlivo v uvozovkách moderný mládežníci alebo čo. Pokrokoví ako by som povedal. Ale v uvozovkách pokrokoví, pretože jediné čo vedeli, bolo kritizovať hlava nehlava. Ale zo žiadnym ničím kladným nevedeli prísť. V tom čase pravdaže si trúfali na tehďajšie vedenie, pretože vtedy všetci, čo boli hore, tak sa o nich hovorilo, že sú skorumpovaný. A tento námestník v lodeniach už sa mi bál mimo poradníka prideliť byt, že by ho rozniesli na cucky mládežníci, tak neriskoval. Povedal mi, že sa nedá, že doba je taká, že mi nemôžu prideliť byt.

Ale kvôli tomu som zostal doma. Preto som rozviazal pracovný pomer s námornou plavbou. Aby som býval samostatne, nie u manželkiných rodičov, ako u svokrovcov. Reku: „Ja si idem hľadať nejakú prácu, kde bude aj byt.“ V inzerátoch vtedy ponúkali zamestnanie na všelikade po roľníckych družstvách, aj s bytom. A mne bolo jedno, ja by som vtedy kľudne aj kravy krmil, hlavne aby som dostal ten byt. Tak som naštartoval motoru a išiel som po okolných výrobných správach, či sa u nich nedá nájsť práca s bytom. Bol som v Dunajskej Strede i v Bratislave, v Galante. A z Trnavy ma poslali do Horných Orešán.³²² Južné svahy Malých Karpat sú Horné Orešany. Ja som ani nevedel, kde sú Horné Orešany. Ale mi vysvetlili, ako sa tam dostanem. Tak som na motorke prišiel za predsedom a ten mi ponúkol, že môžem robiť u nich vedúceho dielne oprav mechanizmov. Traktorov a strojov poľnohospodárskych. Čo zase sa mi páčilo, lebo to bolo z môjho remesla tak trochu. Od zámočnickeho remesla. Reku, skúsime to, čo by nie. Tak som tam nastúpil do družstva a v šesťdesiatom deviatom sa nám narodil syn Karol. Potom už prišla aj manželka do Orešán. Dostali sme tam takú jednu izbu v starom mlyne, kde miestny hovoria, že straší. Ale nám to nevadilo, my sme boli mladý a hlavne, že sme boli tam sami. Nás nestašilo ani raz.

Manželka, pretože mala maturitu na poľnohospodárskej technickej škole, potom tam bola účtovníčka na družstve. Obidvaja sme robili na jednom družstve. A na to obdobie veľmi radi spomíname obaja. Pretože i keď sme tam v podstate začínali úplne od piky, z ničoho, ale sme získali priateľov v tej dedine takých, že dodnes tam zvykneme veľmi radi občas príbehnúť hore.

Potom v šesťdesiatom deviatom v Januári boli v družstve voľby predsedu. A starý predseda, pravdaže, nemohol už voľby vyhrať, tak zvolili si nového predsedu, ktorý chodil do kostola. Lebo to je tam nábožný kraj, tak pretože chodil do kostola, tak vyhral voľby, bol predsedom JRD. Aj keď mnohí ľudia neskoršie s nostalgiou spomínali na predošlého predsedu, že bol schopnejší a lepší a že lepšie viedol družstvo. A tento druhý predseda to nakoniec dotiahol tak ďaleko, že družstvo skrachovalo. Iné hodnoty vtedy zavážili v očiach ľudí.

A s týmto novým predsedom sme si nepadli do oka. Ja som vidiel, že niektoré veci by mal robiť inak ako robí, a ja som sa zrejme zase nepozdával jemu. A naskytla sa mi potom možnosť ísť pracovať do neďalekej fabriky chemickej, to bola pobočka Farby – laky, Praha v Horných Orešanoch. Určili ma, že budem robiť

³²¹ Obec v okrese Komárno, vybudovaná po 2. svetovej väle.

³²² Obec Horné Orešany – v západní části Trnavského okresu, 15 km od krajského města Trnavy.

vedúceho stavebnej skupiny. Ja som sa vyhovárал, že sa v stavebníctve nevyznám, že som zámočník. „Že to neviad, že sa naučím.“ Takže som robil určitý čas vedúceho stavebnej skupiny. Chodili sme prerábať kadejaké byty na predajne po Slovensku, stavebné úpravy všelijaké sme robili. Nakoniec som sa naučil aj to. Dokonca istý čas som potom robil aj v konštrukčnej kancelárii v tej chemickej fabrike.

A bolo potom obdobie také čudné po tom šesťdesiatom ôsmom roku, v šesťdesiatom deviatom, sedemdesiatych rokoch. A k nám nastúpil človek, ktorý bol vypoklonkovaný z armády. A k nám ho dali robiť riaditeľa. A my sme sa mali veľmi v neláske. Ja som vtedy zhodou náhod a okolností bol v krajskom výbore odborového zväzu, ako člen výboru. Sme boli priatelia ako čo bol šéf krajského odborového zväzu. No a ja som mal s týmto riaditeľom taký konflikt. Mal sa navrhnuť niekto za najlepšieho pracovníka za fabriku a mal dostať nejaký diplom. Sa pamätám. Diplom „Ôsmeho všeodborového zjazdu“. S tým išli samozrejme nejaké peniažky. Neboli veľké, pravdaže, vtedy sa veľké peniaze nenosili na takýchto malých funkciách. A tento riaditeľ navrhol jedného majstra z fabriky. To bol jeho príbuzný. A mňa zavola ako za ROH zástupcu. Tak som sa na to ozval: „Reku, prečo, by to, reku, tento mal dostať. Prečo to nemôže dostať nejaký robotník z výroby!“ Tak sme si vymíňali takto názory uňho v riaditeľni a nakoniec ma dorazil, keď takým zupáckym spôsobom ma usadil, že: „Nepindajte a buchol s papiermi o stôl.“ Tak ja som si zobral pod ruku čo som mal zo sebou papiere a som odchádzal z jeho riaditeľne. A keď som odchádzal, sa mi podarilo zavrieť dvere tak hlasnejšie, silnejšie, že som videl, že sa trošku poškodila aj omietka. Začal ma naťahovať a chcel sa so mnou biť. Tak sme si vymenili, on mne, ja jemu. Vyšiel som zo sekretariátu na chodbu. Ďalšie dvere bola učtáreň a tam sedeli známe nejaké pracovníčky. Tak som otvoril dvere a tento zo zadu do mňa strčil tak, že som stratil rovnováhu a kabát som upustil aj tie papiere, a som tápal trochu a strácal som rovnováhu. Nakoniec ale tuším, že sme padli obi dvaja. A jak sme sa naťahovali, tak z kancelárii vybehli paničky na chodbu a kričali: „Svoreň sa bije s riaditeľom! Pomôc!“

Tam som musel pravdaže skončiť, tam som nemohol ďalej pracovať. Tak som sa ozval na ČNP, jestli náhodou nemajú nejakú loď, kde by som sa mohol vrátiť pracovať, že by som znova mohol nastúpiť. Nastúpil som a nalodil som v sedemdesiatom treťom myslím na loď Mír. Kde strojovňa bola katastrofálne zanedbaná. Ale postupne sme to obnovovali všetko a celkom na slušný stav sme nakoniec dotiahli strojovňu na lodi Mír. Neskoršie som tam pracoval ako druhý strojník dokonca.

T: Byl jste rád, že jste zase na moři?

N: Zase som bol rád, že som sa dostal naspäť na loď. A prískokmi postupne som pokračoval až do penzie. Ja som v osemdesiatom deviatom išiel do penzie, už som mohol ísť, už som mal odplávané dost. Mal som päťdesiat päť rokov, tak som mohol ísť do penzie. A potom na penzii mi raz telefonoval tento môj priateľ kapitán Sandanus Peter, že potrebuje k sebe prvého strojníka. Jestli nechcem ísť s ním pracovať jako na grécku loď. No reku: „Prečo nie. Ideme.“ Tak sme išli na grécku loď, ktorá bola v katastrofálnom stave.

Po krátkej dobe tento Grék sa chcel zbaviť tejto lode, pretože bola naozaj veľmi zanedbaná. Tak ju predal egyptskému majiteľovi. A ten Egyptan zase, pretože vedel, že jeho posádka práve dvakrát nie sú zdatné, si dal podmienku toho predaja, že my obi dvaja tam zostaneme a zaučíme egyptskú posádku do obsluhy lode. A po nejakých plavbách že odídeme domov. Lenže tie nejaké plavby sa stále predlžovali a nakoniec aj on predal túto loď zase sýrskemu majiteľovi. A ten zase mal podmienku, že ja tam musím zostať. Na kapitánovi netrval, ale že ja tam musím zostať. Ja som tam poznal každý ventil, každú trubku. Takže som ich mal poučiť, aby sa naučili, jak s tou loďou ďalej. Ale boli to kruté chvíle tam na lodi. Musím povedať, že až tak kruté podmienky u ČNP som nikdy nemal ako u toho Gréka, kde bola najprv filipínska posádka a potom som pracoval s egyptskou posádkou. To naši ľudia predsa len boli neporovnateľne lepší odborníci, zdatnejší v remese, aj keď niekedy boli leniví, ale poznali to remeslo lepšie ako Arabi alebo Filipínci.

T: A jaké byly na lodích vztahy mezi důstojníky a posádkou?

N: No u ČNP boli veľmi dobré vzťahy. Také, povedal by som, priam také rodinné vzťahy tam boli. Ja som si veľmi dobre rozumel napríklad s bocmanom Emanom Novákom. On bol Čepslák, pracoval u Labsko-oderskej plavby, takže poznal lodné remeslo, vedel pracovať s lanami a podobne. To bolo jeho. Lebo on bol bocman, robil na palube. A ja zase som bol strojník dole. Určitý čas som tiež pracoval jako lodník na palube. Ale to ma nebavilo. Ma ťahalo dole do mašiny.

T: Jak jste se dostal na palubu?

N: Po tej kuchyni ma preradili. Bola podmienka že najprv pôjdem na palubu a potom možno že ma dajú do strojovne. Ten medzi skok som aj akceptoval. Čo s mašinkami nemalo nič spoločné. Na tej palube celú dobu čo som robil najodbornejšie, tak bolo snáď oklepávanie hrdze. Večné klepkanie s kladivkom. Natieranie, a

stále dokola. Vždy bolo čo oklepávať a natierať. Tam niektoré tie požiarné skrinky na palube, sme do toho toľko ťukali, až sa skrinka celá rozpadla a musela sa vyrobiť nová.

Inak vzťahy medziľudské sme mali veľmi dobré. S týmto Emanom Novákom sme vyložene boli úplne ako bratia by som povedal. Sme chodili spolu na vychádzky, spolu sme diskutovali, spolu sme večerali a keď bolo, tak spolu sme aj vypili si niečo. Čoho veľa síce nebolo, lebo nikto z nás neholdoval pijatike, ani Eman ani ja. Aj keď to nebolo nijak drahé v tých časoch. To bolo skutočne veľmi lacné. V porovnaní s cenou alkoholu u nás doma to na lodi bolo fakt za facku. Nenaučili sme sa tomu.

T: A na lodi se pilo hodně?

N: Nie, to nemôžem povedať. Ale boli určití ľudia, ktorí tomu podľahli a sa stali z nich alkoholicy. Dokonca aj medzi politruky, ktorí mali dbať práve o to, aby posádka nepila alkohol, boli niektorí jednotlivci, ktorí sami veľmi porušovali túto zásadu. Ne nadarmo sa nehovorí, že „Poturčenec horší Turka“.

T: A co rozepře mezi mašinou a palubou?

N: Medzi mašinou a palubou. Tak tie rozpory na lodiach nie sú medziľudského charakteru, skôr to vyplýva z charakteru práce. Že napríklad palubná posádka, to sú vlastne takí obsluhovatelia tých mašín na palube, palubných mechanizmov. A keď sa to pokazí, tak to opravuje strojní posádka. No a to je hneď príčina zrejma že prečo: „Lebo vy ste to pokazili.“ A zase: „Vy to zas neumíte opraviť.“ A hneď je dôvod na to, aby lietali iskry. Ale väčšinou to nebolo nikdy tak na hrane, že by sme si skákali do vlasov. Také situácie neboli nikdy. Ako som spomínal. Ja som si nerozumel s ľuďmi, ktorí holdovali alkoholu a potom nedokázali si plniť svoje povinnosti, takých som nemal ako veľmi v láske. Alebo ktorí navyše ešte machrovali.

Alebo čo som neznášal, tak nevychovanosť u určitých mladíkoch, boli aj takí. Obzvlášť ma napríklad bolelo, keď na lodi Košice som mal jedného motorára čo bol syn jedného motorára, s ktorým som ja kedysi plával na lodi Kladno. Nejaký Míla Toušek. Tento mladý, už ani neviem ako sa volal krstným menom. Ale to je jedno. Tak to bol vyložene taký spratek nevychovaný, drzý, dokázal byť až vulgárne drzý. Ku mne. A z hľadiska funkčného bol medzi nami priepastný rozdiel. On bol motorár, začínajúci motorár, a ja už som robil prvého strojníka. A on si dokázal na mňa otvárať hubu. Tak som ho nešetril pravdaže ani v kádrovom posudku. Nie ani kádrový posudok, ale posudok o jeho práci na lodi. Keď vylodoval. Tak som mu to tam spočítal. A ešte sa mi vyhrážal, že on si to dovedie zariadiť na podniku, že ešte mne urobí dusno. Reku: „Môžeš, reku, máš dovolené.“

Dokonca som mal na lodi nejakých dvoch Rusov. Podriadených. Jeden bol nejaký Tvrdochlebov, jeho otec bol nejaký vysoký stranický šéf niekde na Volge. Bol oblastným tajomníkom alebo také niečo. Proste veľké zviera. A synček u mňa robil tretieho strojníka. Ale bol lenivý jak veš. Musel som ho hnať do každej práce a tak som ho zase nešetril v tom posudku na vylodení. A tento sa mi vyhrážal, aby som si dal pozor, lebo on vie, že som nadával na Brežneva aj na Husáka medzi posádkou. Že on to napíše na podnik. Reku: „Môžeš napísať.“ Lenže, ja som ho potom v mojom hlásení trošku predbehol a som napísal, že s týmto sa mi vyhráza tento dotýčny človek, aby vedeli, odkiaľ vietor fúka. Nedokázal mi ublížiť. Dožil som sa penzie. Ako prvý strojník. Neublížil mi.

T: Zažil jste na lodi ruské kapitány?

N: Ano.

T: Jak se s nimi jezdilo?

N: Ja som s kapitánmi najradšej nemal nič. Kapitán je na lodi pravdaže veľmi potrebná osoba, ale najlepšie je vyhýbať sa mu z diaľky, nič s ním nemať. A mne sa to darilo. Pokiaľ som nebol prvý strojník, tak ja som s nimi veľmi málo prichádzal do styku.

Jeden čas sme mali málo kapitánov, a pretože na každej lodi musí byť nejaký kapitán, tak nám zo Sojúzu požíčovali.

T: Politika v tom nebyla žádná?

N: Ne. Môžem povedať, že politika nebola v tom žiadna, skôr by som povedal, že aj títo kapitáni prichádzali k nám ako na takový relax duševný. Že u nás nemuseli robiť žiadnu politiku. Urobili si tú odbornú stránku, viedli loď, a na politiku mohli kašľať. Takže aj im sa u nás dobre pracovalo.

T: A slavila se na lodi různá výročí? Třeba První máj?

N: Prvého mája sme raz slávil na lodi Košice v Murmansku. To bol akurát ten prvý máj, čo bol Černobyl. Všetko sa zatĺkalo, pravdaže. Žiadne oficiálne správy neboli, ale my už sme vedeli, že niečo je v luft. Maminka zhodou okolností akurát vtedy bola so mnou na lodi.

Ona so mnou veľmi málo chodievala na loď. Iné manželky to zvykli zhusta využívať, ale moja manželka nie. Ona najradšej bola doma. Mala tu svoje zamestnanie a nechcela behať po svete. Ona bola spokojná v práci doma. A doma sme mali dve deti a o tie bolo treba sa postarať.

Ale vtedy bola so mnou, v tomto Murmaňsku. A ja som mal podriadených dvoch Rusov. Tohto Tverdochlebova a ešte jedného, ten bol taký indiferentný, taký slušník by sa dalo povedať. A manželka zvykne spomínať, že obidvaja jej priniesli červený karafiát na Prvého mája. Si uriadili ako šéfova manželku.

T: A oficiálne jste to museli slavit?

N: Tak skôr zo srandy sme zvykli okná vyzdobiť v jedálni a tak. Ale to bolo skôr zo žartu. Všetelijaké zástavy sme nalepili, stevardi nalepili. A také stužky krížom cez okno. Ale to bolo viac skôr pre zábavu, ako tak na randu, ako naozaj.

Ja som nepoznal ani jedného kapitána, ktorý by žral politiku. Hádám, taký kapitán u nás ani nebol.

T: Jaké to bylo pro vaši manželku, když jste nebyl doma ona tady byla na všechno sama?

N: To sa opýtajte manželky. Ona to mala horšie ako ja. Musela doma sa starať ešte aj o deti. Ja som mal po tejto stránke pauzu. Napriek tomu môžem povedať, že aj keď som nebol doma, manželke sa podarilo vychovať veľmi slušných ľudí z našich detí. Aj dohliadla na ich štúdia. S tým, že dcéra vysokú školu neurobila, lebo ona sa chcela vydať po maturite. Ale zasa tým, že sa vydala, máme dvoch veľmi schopných vnukov. Takže nám po druhej strane urobila veľkú radosť.

T: Takže to manželka sama zvládla.

N: Takže manželka to zvládla na jedničku s hviezdikou.

T: Jak jste třeba prožíval Vánoce, když jste nebyl doma?

N: Vianoce na lodi to bolo hlavne o spomínaní, o nostalgii. Kapitán predniesol večer priepitok taký nostalgický. Dali sme si štedrovečernú večeru, počkalo sa do Silvestra, počkalo sa na Nový rok, zase sa išlo ďalej. Čas sa nedá zastaviť.

Ja som si nikdy nevyberal nalodenie tak, aby som bol cez Vianoce doma. Keď mi prišiel telegram, že mám ísť na loď, tak som išiel. A nevyberal som si nikdy termíny. Mne to bolo jedno. Ja som Vianoce prežíval v pokoji aj doma, aj na lodi.

T: A jaký byl váš rovníkový křest?

N: Ja som mal rovníkový krst ešte na lodi Vítkovice. Už som tam robil štvrtého strojného dôstojníka, ale si na mne zgustli ako na motorárovi. Bol som zamazaný od mazutu durch, vychutnávali si ma, keď mi dávali ako Neptunovskú chuťovku okorenený chlebiček s mydlom na vrchu. Musel som to spucovať. Lebo inak by ma naháňali po palube asi ešte dodnes. Ešte viacej by mi boli dali zabrat'.

T: Je křest spíše zábava nebo je to tak hrozné, jak se povídá?

N: Je to veľmi drsné. Je to veľmi drsná zábava by som povedal. Najhoršie na tom je, že človeka psychicky zdeptajú úplne na úroveň červa.

T: A v družině jste potom někdy byl?

N: Nie. Ja som sa tomu vyhýbal. Ja by som na to nemal žalúdok. Komukoľvek niečo ubližovať alebo robiť zle, na to by si mňa neboli užili. Na to musia byť takí drsníci.

T: Jaká byla vaše poslední cesta u námořní plavby?

N: To bolo na lodi Labe, už supermoderná loď, kde boli už všetky mechanizmy v strojnici riadené cez počítač. Veľmi zaujímavá práca. Ja som s týmto druhom techniky začal už na lodi Dunaj. Lebo lode Dunaj a Labe boli dve sesterské lode. Identické. Vyrobené v štetínskej lodenici. Tam som prvý krát nahliadol do

počítačovej techniky. A veľmi ma oslovila tá technika a myslím si, že nakoniec som jej aj porozumel a mal som ju rád. Túto techniku cez počítač.

A na lodi Labe som bol v anglickom prístave, myslím Birmingham, kde bola prevlajkovaná. Loď predali. Už ten Kožený zapracoval. Ešte s jeho nejakým kolegom, Kožený a Dingman, to je známa dvojica, čo pripravila Československo o námorné lode. A na prevlajkovaní sme boli nastúpení vzadu na korme pri vlajke. A naša vlajka československá sa stiahla a miesto nej vytiahli, myslím že kyperskú vlajku, alebo maltskú, už sa nepamätám presne. Proste cudzej spoločnosti predali loď, tak kam išla loď, takú vlajku tam potom vyvesili. A ja som išiel domov. Tam som skončil s prácou pre ČNP.

T: To musel byť smutný pocit výmena tých vlajek, ne?

N: No, nebol to nejak povznášajúci pocit. Pravdaže to bolo smutné. Ale nemohli sme si pomôcť. Tak to proste prišlo, tak to muselo byť. My sme boli príliš malí páni na to, aby sme to mohli akokoľvek ovplyvniť.

T: A stýská sa vám po mori?

N: Ježiš Mária. Mne sa vlastne, aby som použil váš výraz, celý život stýska. Na lodi sa mi stýskalo po rodine a teraz sa mi stýska po lodi. Ale s tým už musím dodýchať nejak tú moju kariéru v tomto živote.

T: Chodil jste na nějaké brigády, když jste byl doma na vynechávce?

N: Boli určité obdobia, že som sa nemohol hneď nalodiť po vyčerpaní voľných dní a vtedy som sa zamestnal. Jeden čas som robil zvárača v Agrostroji v Komárne, kde som zváral vagónové nápravy. Zvárat som vedel v tom čase, aj dnes by som niečo zalepil, ale len s jednou rukou. Ľavou už by som si nevedel pridržať nič. To bola veľmi náročná práca, ťažká. Chodilo sa na tri zmeny, kvôli spotrebe elektrickej energie. Lebo každý z nás musel mať zväračku pustenú po tie tri hodiny vtedy. A s pätkou elektródou sa zvárali také silné zvary. A každý jeden centimeter zvaru bol rentgenovaný a keď náhodou niektorý úsek zvaru neprešiel kontrolou, tak sme to museli vysekať pneumatickým kladivom a znova prevariť. Vtedy som mal dlaň pravej ruky, kožu, pokožku jak podrážku. To bolo od tých horúcich klieští. Lebo aby sa päťka elektróda dala zvárat, tak to musel byť silný prúd. A ten prúd prechádzal kliešťami, ktoré som musel držať v ruke, a cez tie kliešte elektródu. A to sa všetko rozohrievalo. To som ani sústavné nevedel pracovať iba s jednými kliešťami. Vždy som mal dva káble od zväračky, dvoje kliešte, a keď sa mi jedny kliešte rozohriali silno, že som ich neudržal v ruke, tak som ich strčil do kýbľa so studenou vodou a zatiaľ som zváral s druhými kliešťami. A tým, že som si striedal mokré kliešte, tak som mal vlhké rukavice a to pravdaže zanechalo stopy na pokožke. Tak drsnú pokožku som nikdy nemal ako vtedy.

T: Pamätujete si, když se vozily na lodích zbraně?

N: Vozili sme, na lodi Jiskra sme vozili tanky do Líbye. Kaddáfimu. Niekoľko stoviek tankov sme tam odviezli. To sme si robili srandu, že tam už každý sedliak musí mať tank, aby mohol orať svoje poličko. Bolo tých tankov naozaj dosť. A vtedy sme vozili aj muníciu. To bola tiež kapitola sama o sebe. Raz sme takéto bedničky s muníciou vykladali myslím že v Adene. A miestny prístavný robotníci tie bedničky nahádzali, poukladali do ocelevej siete v nákladovom priestore v lodi a potom lodnými výložníkmi to zdvihli hore a do bárky vedľa stojacej pri lodi to spustili. Jednu stranu tej siete odhákli a druhú stranu zase nahákli hore. A tie bedničky s tou muníciou padali dole. Nie jedna bednička sa rozbila a vypadol z nej delostrelecký granát. To sme sa čudovali, že to nevybuchlo vtedy s nami. A nevybuchlo. Tu sme.

Jindřich Tesař, 2. strojní důstojník

T: Nejdřív bych se vás zeptala na dětství, na školu a na to, jak jste se k námořnické vlastně dostal.

N: Já jsem se narodil v Moravské Třebové, pocházím vlastně z Jevíčka, to je malé městečko ve Východočeském kraji. Rodiče byli učitelé, takže jsme bydleli různě ve vesničkách ve Svitavském okrese. Březina, Koruna, pak Jevíčko. O plavbě jsem nikdy neslyšel, nějak moc mě to nezajímalo, spíše mě zajímalo létání. Protože když se jezdilo do Moravské Třebové, tak se jezdilo kolem aeroklubového letiště. A to byl můj dětský sen, který ale bohužel jsem si začal plnit až pozdě, když jsem byl na vysoké škole. Řekl jsem si: „Už je čas plnit si svoje sny z mládí.“ A začal jsem létat na větroních. A za tři roky, to bylo asi v sedmdesátém pátém, jsem začal létat na motorových letadlech. Každou sobotu a neděli jsem byl na letišti. Vystudoval jsem v Brně Vysoké učení technické, obor ekonomika a řízení strojírenské výroby a po škole jsem šel pracovat do Rostexu do Vyškova, což byl bývalý Sandrik, kde se vyráběly nerezové přístroje. Takže nic společného s motory to nebylo. (smích) Pan ředitel byl Jevíčák, takže jsem vbrzku dostal podnikovou garsonku a měl jsem to na letiště dva kilometry, takže i odpoledne někdy na kole jsem se tam jel podívat. V práci řekli, že bych měl poznat všechno, tak jsem začal ve výrobě. Pak chvilku v ekonomickém úseku, pak jsem skončil v technickém rozvoji a nakonec jsem byl v investicích.

Tehdy se v Rostexu zakládalo malé výpočetní středisko, měl přijít první počítač a můj sen byl dělat šéfa toho střediska. Ale nemohl jsem, protože i když jsem byl Svazák,³²³ nebyl jsem v KSČ. A řekli mi, že moje perspektiva je, že až můj šéf v investičním oddělení pan Kvapil půjde za čtrnáct let do důchodu, budu dělat vedoucího po něm.

V té době pracovní tempo bylo takové, že se četly noviny, denní tisk při svačinách a tak. A v osmdesátém druhém roce na jaře vyšel v Mladé frontě inzerát, že plavba koupila nějaké nové lodě a měla málo strojních důstojníků. Jako: „Československá námořní plavba hledá vysokoškoláky-strojaře do budoucí funkce strojních důstojníků. Výhodou praxe u velkých naftových motorů.“ Tak to mě velice zaujalo. Pak začal jsem si vzpomínat, že kdysi, když jsem byl malý kluk, tak se mi hrozně líbila knížka Otakara Batličky „Na vlně padesát sedm metrů“. Tam je hrozně krásná povídka jak telegrafisté dvou lodí hrají šachovou partii. A jedna loď je ve velkém štormu a začne se potápět, tak on odešle volání SOS. A jeho poslední slova jsou následující tah v té šachové partii. Nějak se mi to spojilo, že moře a dobrodružství. a odepsal jsem na ten inzerát. Ale že mám bohužel praxi jen s leteckými motory, že létám v aeroklubu.

Dlouho se nic nedělo, až pak můj vedoucí říkal: „Tak ty nám utíkáš k té paroplavbě.“ Jsem říkal: „Pane Kvapil, to není paroplavba, to je námořní plavba.“ A jel jsem vyřizovat něco na Strojimport, protože jsme v té době kupovali postupový lis na bombičky do sifonu, takže jsem se zašel zeptat na plavbu, která je vlastně kousek, na Počernické ulici. Tam se podívali do seznamu a říkali: „No, soudruhu, jsi přijat, už máš vystavenou námořní knížku, kdy můžeš nastoupit?“ Já jsem říkal: „No já musím prvně dát oficiální výpověď dohodou.“ Zrovna v té době mi končilo těch pět let, která jsem byl vázán Rostexu, protože jsem od nich bral podnikovou stipendium při studiu. A chodil jsem v té době s děvčetem z Jevíčka. Když zjistila, že jdu na moře, tak byla svatba. (smích) Abych jí nezmizel úplně.

Takže byla svatba, měsíc jsem byl doma a čekal jsem na loď. A v listopadu 1982 jsem nalodil na svoji první loď, na staré Košice, které v té době jezdily linku Polsko–Murmansk s apatitem. Tehdy se nalodilo vlakem, takže parta už ostřílených námořníků jela s námi. Nás v té době 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. Ale s tím, že člověk začínal jako čtvrtý strojní důstojník. Někteří odjeli jenom jednu dvě lodě a stihli tu výjimku, ten rok, protože pak to nějak končilo. 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.

To kadetství se mi zdá spravedlivé, že na moři vlastně každý musí začít od píky. Akorát že ti, kteří měli námořní školy, měli praxi poloviční. V době výjimky jenom půl roku, takže jim stačilo jedno nalodění a šli na zkoušky. Ale potom v praxi se to projeví. To byl člověk vystudovaný v ruské škole, jakouž takouž praxi měl během námořní školy, zatímco my jsme opravdu odjeli tři lodě jako kadeti. Zase záleželo na strojmistrovi a na čífovi, jak jednal. Někdo prostě kadety neměl rád, protože to byli vysokoškoláci většinou.

³²³ Člen SSM – Socialistického svazu mládeže.

Tak se třeba tři měsíce myla strojovna, pak se tři měsíce natírala, a to byla praxe. (smích) Pak občas za odměnu se chodilo do služeb, do těch vachet. Tam se člověk hodně naučil.

Moje první vachta byla se čtvrtým strojním důstojníkem, se jmenoval Jurij Liščuk. V té době na našich lodích jezdili nejen kapitáni Rusáci, ale i nižší funkce. Nebo radiák třeba jezdil Polák. Ale hlavně jezdili ruští kapitáni. A na mé první lodi jsem vždycky využíval té služby s Jurijem, kdy jsme stáli přímo u mašiny, u ovládacího pultu. Ta loď byla už dvacet let stará, stavěná v Japonsku, takže bylo málo dokumentace. A tak jsem se ptal: „Jura, skazí, kak éta sistema.“³²⁴ A (smích) on mi říkal vždycky: „Jindra, vezmi rúru a ídi.“³²⁵ A to je heslo z mé první lodě heslo, které já nezapomenu. A používám ho dnes také, když zacvičuji někoho mladého. (smích) Nejlepší škola opravdu je prostě vzít tu rouru a jít po ní. Člověk pozná, kde je jaká odbočka, proč je ta odbočka, zároveň prohlídne celý systém a to je nejlepší škola.

Takže to byly pro mě takové úchvatné tři lodě té kadetské praxe, protože v té době člověk neměl žádnou zodpovědnost, bylo to hodně veselé, bujaré. Zvláště moje první loď, kdy v Polsku začal být „stav vojenný“, takže přesměrovali linku a apatit se vozil po řece z Hamburku. Takže jsme jezdili Murmansk–Hamburk. Cesta sedm dní tam, za dva za tři dny se naložilo, jelo se nazpět. Tam právě vzpomínám, že ta cesta je vydlážděná lahvemi plzeňského. (smích) To vždycky přijel celý kamión plzeňského, bylo hodně veselo. V Hamburku, tam jsem vlastně poprvé byl na Západě. Dokonce mě ti starší borci vzali do kina – to se jezdilo ne přímo do Hamburku, ale do Hárburku, takové předměstí Hamburku. A tam jsem viděl film „The Wall“.³²⁶ Takže když tady se nesmělo ani pípnout o něčem takovém, tak my jsme tam už chodili do kina na všechno, co jsme chtěli. To bylo hodně příjemné.

A hned vlastně při první plavbě jsem měl polární křest. Dost drsná záležitost. (smích) I když se konala vevnitř vzhledem k počasí. Na druhé lodi Orava byla moje první cesta do Brazílie. A zase si vzpomenu jenom na první přístav, pod Salvádorem, Ileus nebo Ileuš.³²⁷ A tam nám v hospodě barmanka říkala: „Chlapci, Brazílie je nejkrásnější země na světě. Pán Bůh musel být Brazilec.“ (smích) To si pamatuji dodnes a také to potvrzuji, protože tam jezdím moc rád. Brazílie je opravdu hrozně krásná země, přírodou i obrovskou tolerancí mezi lidmi. Protože člověk se v přístavu v podstatě setká hlavně s chudými lidmi. A při té cestě do Brazílie jsem měl rovníkový křest. No a třetí moje loď – staré Vítkovice. Také hrozně pěkná loď. Stavěná v Anglii, Orava byla z těch čtyř novostaveb, které byly stavěné v Jugoslávii.

Na první lodi jsem byl asi devět měsíců. V té době jsme měli kontrakty šest plus dva mínus jeden. Takže plavba měla možnost nás vylodit, když loď byla v Evropě a měli jsme najeto pět měsíců. A když jsme měli šest, sedm a nebyli jsme v Evropě, tak řekli ještě měsíc a tak. Takže se stalo, že někdy se na lodích zůstávalo i déle. Ale v té době na lodích bylo podstatně víc lidí. Posádka byla kolem pětaticeti lidí, na starém Míru jsem zažil čtyřicet dva lidí posádky. Takže práce tam byla rozdělená mezi víc lidí a byl čas i na zábavu.

Po té praxi jsem šel na zkoušky na ministerstvo, kde jsme všichni dělali zkoušky, jenom předměty se lišily. A třeba angličtina nebo námořní právo jsou společné jak pro palubáky, tak pro mašináky. A získal jsem titul třetího strojního důstojníka s tím, že jsem nastoupil na Lipno jako čtvrtý strojní důstojník. Čífm tam byl pan Švejda, Pepa Švejda už dneska. A začala už taková ta praxe, že si člověk začal uvědomovat, že je za něco zodpovědný, že má službu, je tam sám v mašině, má k ruce jen vachtového... A začalo seznamování se s věcmi, které tady na břehu nebyly. Jako je spalovač, kde se spalovaly mazutové zbytky, evaporátor – výroba pitné vody ze slané a podobně. A člověk musel nejen poznat ten systém, ale vlastně i dělat celou údržbu. V té době ještě nebyly počítače, byly deníky údržby, kde každý důstojník měl přiděleno, za co zodpovídá. A do deníku se psalo datum, počet provozních hodin daného zařízení a pak třeba: „byla ta a ta závada, odstraněna tím a tím, vyměnili jsme to a to, zkušební chod, kapacita patnáct tun denně“. Takové užitečné údaje.

Tenhle systém se mi zdá dokonce výhodnější. Protože dneska v záplavě výpočetní techniky, co je na lodích, kde se všechno ukládá do počítačů, člověk se nedohledá. Protože většinou, když se loď prodává, dokumentace se zničí, aby se nevědělo, co bylo za problémy. (smích) Aby se uhádala nižší cena, nebo vyšší cena pro toho, kdo prodává. A byla ohromná výhoda, když jsem mohl vzít deník a teď jsem třeba dvanáct let dozadu našel, že tehdy byla stejná závada co teď. A udělali to a to. Takže vlastně to byla zkrácená cesta hledání příčiny problému. Samozřejmě deníky kontroloval čífm. Protože on nesl zodpovědnost za celou mašinu, takže se zúčastňoval toho náběhu, když se něco opravilo, prvně odzkoušelo a šlo do provozu.

Námořní loď, protože je sama na lodi, má většinou systémy zdvojené, chladicí systémy, čerpadla a tak. Když třeba poklesne tlak, automaticky naskočí druhá pumpa. A když nenaskočí, je hlavní motor chráněn před přehřátím různými automatikami, prostě se zastaví. Nejhorší je když se to stane v nepříjemných povětrnostních podmínkách, ve štormu. Protože oprava kolikrát vyžaduje vytáhnout píst z hlavní mašiny a když se loď houpe, tak se to hrozně blbě dává nazpět. Zvláště v dnešní době, když je tak málo lidí v mašině.

³²⁴ Юра, скажи, как эта система. – Juro, řekni, jak tento systém.

³²⁵ Kombinace chybné slovenštiny a ruštiny. – Vem trubku a jdi.

³²⁶ Film Pink Floyd: The Wall (1982).

³²⁷ Přístav Ilheus v Brazílii.

T: Takže je to i nebezpečná práce? Docházelo při ní k úrazům?

N: Úrazy se stávají, stávaly se, byly i smrtě. Já jsem to nezažil, ale z vykládání znám, že se nějaký stevard oběsil. Že ho pod bakem našli oběšeného. To bylo spíš psychické. Pak jeden mašínák, když byla večere na zádi a asi se trošičku popijelo, nějak uklouzl a tak nešťastně spadl, že si rozbil hlavu. No zase jich není moc. Protože většinou když se loď houpe, člověk se jednou rukou drží a dělá druhou. Zásada je nezačít se někde válet. Nesklouznout. V té době to bylo volnější, protože se nenosily helmy. Byly předepsané, ale nedodržovalo se to tak předpisově jako teď.

T: A manželka s vámi byla někdy na lodi?

N: Byla, byla. Byla zásada, že po půl roce námořník měl právo vzít manželku na loď. Takže hned na první lodi byla za mnou ve Štětíně myslím. Jednou dokonce byla v tom Hamburku se za mnou podívat. To jsme ještě neměli syna. Ale měli jsme pejska a byl problém, kdo bude hlídat pejska. Manželka je z takové psí rodiny, měli chovnou stanici kokršpanělů, takže ta na těch pejscích visela. Já jsem jí ho dokonce koupil za odměnu, že je sama doma. (smích) Tak dostala pejska.

A na co vzpomínáme dodneška, když jel s námi syn. Měl jsem ženu a syna na cestě v roce 1988, když vyjížděly ty lodě Labe, Dunaj, co se budovaly ve Štětíně v Polsku. Nalodil jsem na tu novou loď, na Dunaj, a první cesta byla Kuba. A syn se jmenuje Jakub. A jeli jsme na Kubu. Takže náš Kubíček, jsme říkali, „Kuba se na Kubě koupe poprvé v moři“. (smích)

T: Tak to musela být hezká cesta.

N: Hezká cesta, loď také byla hezká, i co se týče ubytování. Novější loď, vyšší standard, každý už měl svoji kabinu, nebydlelo se po dvou jako třeba na starých Košicích, starých Vítkovicích. Dokonce tam byl krytý bazén. Za nástavbou byla ještě jedna nástavba, kde byla tělocvična, uprostřed sauna, pak krytý bazén. Takže nádhera. Koupání pořád, protože když bylo chladno, tak se do bazénu napouštěla z chladicího okruhu vlastně ohřátá mořská voda, jenom se nastavilo, jakou chce kdo teplotu v bazénu. To bylo příjemné. Takže Kubíček se naučil hned rychle plavat.

No a pak už se mnou žena nebyla. Byly starosti o Kubíčka, k tomu další pejsek. Ivanka měla německou ovčandu a takového pejska už neradi lidi hlídají. Tak se přijela jenom podívat, když jsme třeba byli někde v Evropě v přístavu.

T: Jak manželka snáší to odloučení?

N: Protože jezdím od začátku manželství, tak si myslím, že už to v podstatě bere, že to tak má být. Že chlap má odjet, (smích) vydělat nějakou korunu a pak si to může vynahradiť. Protože když jsem byl šest měsíců na moři, tak jsem byl šest měsíců doma. A tedy se i tomu Kubovi věnoval dalece víc. Protože jsem s ním byl vlastně každý den.

T: Když jste v osmdesátých letech poprvé vyjel na Západ, jaký to byl pocit?

N: Tam bylo všechno jinak. (smích) Příjemný pocit to nebyl. Znáám kamarády, kteří zůstali venku. Třeba jsme byli v Tampě na Floridě a přijeli za námi dva kluci, co byli palubáci, až z Chicaga. Kapitán jim dovolil, že mohli bydlet na lodi. Oni ho za to vozili autem na výlety. Po Tampě. A den před odjezdem s těmi kamarády tam zůstali další dva. (smích) Pak z toho byl pěkný průšvih. Oni se přihlásili na policii, v té době jsme byli socialistický stát, takže policie je tam normálně nechala. Policie přijela na loď, kapitán musel vydat pasy a všechny jejich osobní věci. Bylo s tím papírování a kapitán potom měl průšvih a vysvětlování na podniku.

T: A zažil jste ještě na lodích oslavy různých výročí? Třeba První máj?

N: Na lodích to bylo zavedeno, protože byl vždycky panák. Na Prvního máje kapitán pronesl proslov, celá posádka dostala zadarmo panáka. A pak se zase šlo normálně pracovat. Protože na lodi, která jede čtyřadvacet hodin, prostě nejde zastavit. I když se dělaly slavnosti jako polární křest, rovníkový křest, tak samozřejmě morálka byla taková volnější, nedělaly se nějaké věci, ale služby na můstku, navigační důstojníci a dole strojnici, služby se musely dodržovat. Dnes je to dokonce zpřísněné tak, že jednou za měsíc se dýchá.

Teď jezdím u toho Bernard Šulte,³²⁸ to je německé rejdářství z Hamburku, a tam jednou měsíčně musí dýchnout celá posádka. Namátkově, podle výběru kapitána. A někdy dokonce přijde e-mail: „Pane kapitáne, teď nechte dýchnout celou posádku.“ Takže ani kapitán nemůže vybrat vhodný den. (smích) Déle po oslavě, aby to bylo v pořádku. Takže je to čím dál krutější. Už je to taková práce.

T: Už tam není ta zábava?

N: Už tam není ta zábava a navíc je to jiná zábava, když člověk jezdí s českou posádkou, s některými lidmi je kamarád, s kterými se vidí víckrát, na více lodích. A teď třeba já jako Čech jezdím sám. Posádka jsou Filipínci, důstojníci Filipínci, teď jsem měl filipínského kapitána a pár kluků jsou Ukrajinci nebo Rusové ve funkci palubních důstojníků nebo strojních důstojníků, takže té zábavy moc není. A navíc je těch lidí tak málo, že třeba v mašině se slouží vachty po čtyřech hodinách. Osm hodin volno, čtyři hodiny práce. Na lodi jsou tři důstojníci na služby, mají tři ojlery,³²⁹ kteří jsou tam s nimi, a vlastně na dejmance, na denní směně, je jenom strojmistr. Jako fitr.³³⁰ Víc nikdo. Takže údržba je náročnější, dělají se přesčas. Filipínci přesčas mají placené, protože mají menší základní platy. To je dohoda mezi filipínskými odbory a rejdářstvím. My zase ty přesčas máme v platu, takže nám se neplatí nic.

T: Takže souhlasíte s těmi námořníky, kteří říkají, že dříve ta práce byla velká zábava?

N: Zpětně si člověk už nepamatuje na to zlý, když mu bylo poprvé špatně při štormu a takové věci, vzpomíná jenom na to pěkné. Když jsme třeba nakládali cukr v Rio de Janeiro a s malou lodí, která měla čtrnáct a půl tisíce nákladu, jsme tam stáli měsíc. A každý už se modlil: „Pane Bože, ať už jedeme do prdele.“ (smích) Protože jsem byli absolutně bez peněz. Každý den večer na břehu, dokonce jsem tam zažil Silvestra. Vzali jsme si plzeňské z lodi a jelo se na Copacabanu³³¹ a měl tam koncert Rod Stewart.³³² Sice jsme byli tři a půl kilometru od něho, ale bylo to pěkně ozvučeno, takže jsme slyšeli. Pláž plná lidí... Takže zážitky krásné. Čtrnáctidenní postoj byl normální v té době. Teď jezdím na lodi, která má sedmdesát tisíc tun nákladu, v Brazílii jsou nové přístavy, kde se ruda nasype třeba za čtyřiaadvacet hodin. Během té doby bereme palivo, oleje, přijdou náhradní díly, takže vlastně se nedostane nikdo z posádky ani ven. A když, tak se vyběhne honem něco nakoupit, zavolat. Tam chodí obchodníci se sim kartami, aby si člověk levněji zavolal z mobilního telefonu. I když teď na lodích máme Blue Ocean,³³³ to je taková mezinárodní služba, speciální sim karta, kterou si dám do telefonu, a vlastně můžu ze své kabiny volat domů, posílat esemesky za celkem přijatelnou cenu. Asi za jeden dolar minuta a když to není ve špičce, tak snad za sedmdesát centů. To je přijatelné, že spojení s rodinou už není jako dřív, kdy jsme psávali dopisy, které se posílaly kapitánskou poštou. Takhle já v podstatě jsem se ženou každý den v kontaktu. Pokud to funguje. Dřív bylo jenom spojení v přístavu a teď vlastně i na moři.

T: A zažil jste ještě tu dobu, když se vozily zbraně?

N: Já už jsem to nezažil. Byl jsem v tom Kardeljevu nebo odkud se vozily zbraně do Libye. Já si teď nevzpomenu na historiky, co mi vykládal strojmistr Jarda Neřold, který to zažil. Že se to maskovalo jako traktory a všichni věděli, že to jsou tanky a že jdou do Libye. Jedna loď týdně tam jezdila. V době, kdy já jsem začínal, v roce 1989, jel jsem poprvé do Indie právě z toho Kardeljeva a vezli jsme už jenom vojenské Tatry a vojenské čluny pro říční policii nebo něco takového.

T: A co obchodování? Říkal jste: „třeba tady se koupilo něco a tady se zase prodalo...“

N: Já jako číť, s platem, co mám teď, už to nemám zapotřebí. Ale vím, že v každém přístavu je nějaká filipínská komunita a on už ví, do které restaurace má jít, co nakoupit. Dokonce ti Filipínci jsou vděční, když jim nechám pracovní boty. Já jsem říkal: „Vždyť máš pěkný, ne?“ A on říká: „No ale já je přivezu domů a ještě je prodám.“ Protože boty jsou na Filipínách, nevím proč, hrozně drahé.

³²⁸ Bernard Schulte Shipmanagement – společnost založena v roce 2008 sloučením čtyř organizací, které vlastnila Schulte Group a které se staraly o provoz lodí: Hanseatic Shipping (založeno 1972), Dorchester Atlantic Marine (založeno 1978), Euroasia Group (založeno 1981), Vorsetzen Bereederungs- und Schiffahrtskontor (založeno 1999).

³²⁹ Z anglického slova oil.

³³⁰ Z anglického fitter – montér.

³³¹ Copacabana – slavná pláž, Rio de Janeiro.

³³² Rod Stewart – britský zpěvák.

³³³ Blue Ocean Wireless – irská společnost zajišťující GSM komunikaci pro sektor námořního obchodu.

Ale jinak jsem do kšeftování nakoukl hned na té první lodi, protože to byla tradiční linka Hamburk–Murmansk. Nakoupily se jedny džíny, jedna košilka a bylo na několik večerů veselosti v Murmansku v Seamen's klubu. Kde nás teda ostražitě hlídaly hostesky, aby se člověk netoulal po městě a nekšeftoval. A když se šlo z přístavu, tak na vrátnici byly osobní prohlídky, svlíkání. A protože ty peníze se nesměly na bráně najít, tak se dávaly do prezervativů a strkaly se do zadku. A pak se každý trápil na záchodě (smích), aby to nespláchl a takový. A zase byla výhoda, že v té době třeba v Hamburku se ruble vyměnily za marky a zase se nakoupilo nové zboží. Pití na cestu a takové. Za trošku rizika to bylo takové přilepšení. V době, kdy třeba byly tři dolary sedmdesát pět centů na den.

T: A riziko spočívalo v čem?

N: Když by člověka na bráně chytli, tak byl průšvih. A vyloďení. Za to, že dělá ostudu socialistickému Československu a narušuje bratrské vztahy se Sovětským svazem, jel domů. My už jsme tam byli v době, kdy Rusové po tom tvrdě šli. Ale byly doby, to byli ti před námi, že když vyloďovali, tak z Hamburku přijížděli auty. Vyloďovali po vlastní ose. Protože se prodávalo ve velkém. Slyšel jsem vykládat historku, že třeba když se dávalo prádlo na praní do prádelny, tak museli jet na dvakrát, protože jedno auto vezlo džíny a teprve druhé auto vezlo prádlo. A nad Murmanskem na kopci je obrovská socha nějakého Rudoarmějce, my jsme mu říkali Aljoša.³³⁴ A byli tam kluci na nějaké ty svátky, takže vymysleli, jak džíny dostat na břeh. Tak se upletl obrovský věnec a v tom věnci bylo několik desítek džín. (směje se) A že posádka m/s Košice nese věnec k té soše. To byly veselé historky. Když ale někoho chytli, byly tvrdé tresty. Vyloďení a vlastně vyhození z práce.

T: A vy jste teda jezdil jako třetí a pak jste šel na druhého?

N: Pak jsem šel na druhého. To se dělaly znovu zkoušky. Zase jsem odjel dva roky. Čistého času, to jsem nezdůraznil. A dva roky čistého času byly vlastně čtyři roky života. Po těch zkouškách jsem odjel jednu loď jako třetí a potřebovali druhého na starém Míru. Tam jsem šel poprvé jako druhý. Čířem tam byl Pepa Milerů. Dlouhá Puška se mu říká. Taky taková figurka známá. Jeho zajímaly zbraně. A tak na lodi, když neměl co dělat, vyráběl soubojové pistole. Ale opravdu úplně jako starý originál. A pak už jsem jezdil jako druhý až do té privatizace, kdy Kožený rozprodal loď a my námořníci jsme dostávali výpovědi takovým způsobem ne-stan-dar-dním. Dneska by kvůli tomu někdo stávkoval, ale v té době my jsme každý drželi hubu. V den nalodění na nalodovacím oddělení měli pro nás připravený nalodovací papír a vedle toho výpověď. A když to člověk nepodepsal, že chce nějaké tři platy nebo něco, že to je výpověď ne vlastní vinou, řekli: „Dobře, tak nenalodíš.“ A už nikdy nenalodil. Tak to každý podepsal. Takhle skončila námořní plavba. (lehký smích) Pak začalo velké starání se, každý sám o sebe. Byli jsme zhýčkaní, že jsme měli firmu pod nosem. Dokonce jsem asi dva turnusy odjel tady na řece, u labsko-oderské plavby. Ale pouze jako lodník. Měl jsem papíry na druhého strojního důstojníka na moři, ale to u Plavební správy neplatí. Tady musí zase mít strojník jiné zkoušky.

T: Takže vy jste věděl, že jdete na poslední cestu s československou námořní lodí?

N: Ty lodě už byly přejmenované, v podstatě prodané. Nový kupec využil naší cesty už jenom pro zácvik nových posádek.

T: Bylo to znát na atmosféře cesty?

N: Ne, námořníci přečkají všechno. (smích) Přečkali jsme i tady toto. Pak jsem ještě zásluhou plavby jezdil na malých lodích v Dánsku. Tam jsem zažil, že člověk třeba jezdil tři měsíce a nedostal zapláceno, nebo až po roce třeba. Pak jsem byl ve Švédsku na doku na nějaké staré lodi, která byla dokonce potopená. Takový maličký cementovec. Pak začala spolupráce, že plavba, nalodovací oddělení, začala hledat rejdaře, kteří shánějí lidi. Protože zjistila, že důstojníci jsou nedostatkové zboží dneska. Ono opravdu stát se prvním důstojníkem nebo kapitánem je dlouhá cesta. To není jenom škola. On musí projít všemi funkcemi. A ten rozdíl je znát. Třeba ve srovnání se státy, kde se dají papíry koupit. Třeba v Rusku. Já tam dostanu třetího strojního důstojníka a on je na první lodi a tvrdí mi, že u nich je to tak normální. Já říkám: „To není normální, to jsi papíry koupil.“ „Ne, číře, to je normální.“

³³⁴ Socha Aljoši, 42 metrů vysoká, hledí směrem od města a směrem k přístavu; postavena v roce 1973 v masivním socialistickém stylu, symbolizuje roli Murmansku při zásobování Sovětské armády ve Velké vlastenecké válce.

T: Takže jako první jste začal jezdit až u cizího rejdaře?

N: Prvního jsem dělal, když jsem byl u italské Premudy.³³⁵ Tam se začala plavba prvně uplatňovat na jedné lodi, na dvou, na třech. Pak jsem si dokonce udělal zkoušky, že budu jezdit na tankánech. Tak mi Premuda zaplatila v Polsku měsíční kurs na tankery. Ale na tankerech mě využili jenom pro zácvik indického čífa, kterého jsem tři měsíce zacvičoval a pak jsem mu předal funkci a mě poslali nazpět na bulk carrier. Pak to u Premudy začalo být takové podivné, protože loď, co Češi dali do pořádku, začali prodávat. Zjistili, že je dobré je prodat a zase koupit nějaké šunty, protože je Češi dají do kupy. A pak začali říkat, že Češi chtěou moc peněz. Otevřel se trh z Ukrajiny a tam jsou námořníků tisíce a jsou levnější než my. Nás teď musí brát jako že jsme Evropská unie, i když nemáme stejné platy jako třeba Italové. Mě když střídal italský číf, tak měl dvojnásobný plat, co jsem měl já. Plus důchod, zdravotní pojištění, všechno. Což já jsem si musel platit sám tady.

A teď u toho Šulteho, tam jezdím s cizí posádkou, to už jsem říkal. To je obrovské rejdařství, které má asi 68 vlastních lodí. Ale obhospodařuje, dělá management pro dalších asi 320. Třeba pro majitele, který má peníze na to, aby si koupil loď, ale už nemá management, technické zázemí, tak prostě tu loď jakoby pronajme rejdařství. To je obrovský byznys. I když je krize, pořád se vozí zboží.

U Premudy jsme třeba celé nalodění jezdili mezi Čínou a Austrálií s uhlím. Z Austrálie uhlí do Číny. A teď u Šulteho jsem třeba naloděoval v Číně. Loď přivezla železný šrot z New Orleans do tamních železáren. Pak jsme odjeli do kanadského Vancouveru pro obilí, to jsme vyložili v Japonsku, vrátili jsme se po měsíci do stejného přístavu, naložili jsme ocelové svitky, ocelové desky a trámy a vezli jsme to do Chile. Tak jsme si dělali legraci: „Tak vlastně vezeme stejný šrot, který z Ameriky se přivezl přes půl zeměkoule. Teď ho vezeme přes půl zeměkoule do Chile.“ A vyloděoval jsem z Ekvádoru. Po dvou dnech jsem dorazil domů a byly zprávy o tom zemětřesení v Chile.³³⁶ Ale my jsme byli v těch přístavech nahoře, takže jsem telefonoval s kluky, všechno v pořádku.

T: Zmiňoval jste polární křest a rovníkový křest. Který je horší?

N: (smích) Oba dva strašný. (smích) Nevím, jestli vy jste zažila křest na lodi.

T: Přes rovník ne a když jsem měla mít polární křest, byl zrušený, protože nebylo pivo. Bylo rozhodnuto, že bez piva nemá smysl začínat.

N: U mě při obou křtech pivo bylo. Nejen pivo, bylo to, bylo to drsný. (lehký smích) Nepříjemný. Zkažené maso a zkažené kotlety kolem krku. Když člověk stojí v žebříku a a špatně se drží, tak je další trest. Trest jsou vlastně kartony piva nebo láhve, které odevzdáváte. Kapitán předá po tu chvíli křtu vládu nad lodí Neptunovi a ten čte naše hříchy. Že jsme si dovolili vkročit do Neptunovy říše, kolik to bude stát kartonů piva. A nevhodné chování, nepozdravil a při zvaní nabízel málo pití, zase trest. Tak se to všechno spočítá... (smích)

T: Na kolik vás to vyšlo?

N: V té době jsme pivo Plzeň měli za tři koruny šedesát, láhve se samozřejmě nezálhovaly. (smích) Ty šly do vody. A máslovka, což byla Smirnoffka,³³⁷ litr sedmdesát pět, stála v té době z free shopu v Hamburku asi dolar a půl. Takže to vyšlo levně. (smích)

T: Záleží na množství.

N: Když to člověk srovná, teď je to dry ship, suchá loď. U Premudy se nesmělo pít ani pivo, tady u Šulteho je pivo, víno povoleno, není povolen tvrdý alkohol. Ale samozřejmě se občas stane, že na břehu si někdo koupí alkohol a když jsou narozeniny, tak z té jedné flašky má každý skleničku. Takže se nic neděje, to se dá tolerovat, když lidi mají rozum. A zvlášť třeba ti Filipínci, oni většinou nepijí. Oni mají takový organismus, alkohol nesnáší. A pak také náboženství. Teď jsme třeba měli na lodi pivo. Filipínský kapitán, neznalec pití, nakoupil na loď licenční čínský Heineken. Kartón stál čtyřicet čtyři dolarů. Tak jsem si to musel zdůvodnit, že když si dám pivo v Číně v hospodě, zaplatím čtyři a půl dolaru, takhle čtyřicet čtyři za dvacet čtyři plechovek, takže vlastně pivo za dva dolary, levnější než na břehu. (smích)

³³⁵ Italské rejdařství Premuda S.p.a.

³³⁶ Zemětřesení v Chile, 27. 2. 1010.

³³⁷ Vodka Smirnoff.

T: Jaké bývaly vztahy v posádce? Vztahy mezi palubou a mašinou?

N: Většinou byly vyhocené, protože palubáci jsou blbci pro mašináky. (smích) Zase pro palubáky jsou blbci mašináci. Ale je pravda, že někdy rozeprě dosahovaly takových rozměrů, že se musely urovnávat z vyšších míst. Ty rozeprě byly kvůli drobnostem většinou. Protože, když palubák neodbornou obsluhou něco poláme třeba na kotevním vrátku, tak je to práce pro mašináky. Takže když palubáci něco zblbnou nebo udělají špatně, mašina má víc práce. Zbytečné. Samozřejmě, že pro mašináky palubáci můžou za všechno. Za to, že je blbý počasí, že jedeme do blbého přístavu, protože jsou navigátoři, a tak. Mašináci zase mají průser, když to nejede, když třeba praskne, já nevím, hydraulika na palubě, nejdou otevřít ládovny, dojde ke zdržení lodě. To všechno jsou obrovské finanční ztráty pro rejdaře nebo pro nájemce.

V takových chvílích se zase ty zneprátelené národy spojí a paluba i mašina dělá od nevidím do nevidím. Mašináci třeba chodí pomáhat umývat ládovny, aby se umyly včas, a já když řeknu kapitánovi, tak mi pošle dva tři lidi z paluby, kteří nám pomůžou, když je nějaká oprava potřeba rychle udělat. Takže jako je to spíš takové popichování. Protože je to jedna loď a jsme na jedné palubě, no. Ať je to o patro výš nebo níž.

T: V listopadu 1989 jste byl na lodi nebo doma?

N: Já jsem byl tady. V té době měla Ivanka takovou krizi, že je na malého sama, a chtěla, abych zůstal doma. Na podniku dokonce mi vyšli vstříc, že zůstanu doma, ale že můžu jít dělat na zásobovací oddělení. Takže jsem v září 1989 nastoupil v Praze, v té době jsem ještě bydlel v Moravské Třebové, a rok jsem byl na zásobovacím oddělení. Což bylo pro mě zajímavé a velká zkušenost poznat zásobování náhradními díly z druhé strany. Protože na lodi jsou pro nás všichni ti zásobovači blbci a dělají to blbě. A člověk pak zjistí, co za tím je práce sehnat náhradní díl a v dnešní době třeba ne originální, ale levnější.

Takže listopad jsem zažil tady. V té době na lodích existovaly normálně pobočky komunistické strany, měli své schůze. Ty svazácké schůze byly veselejší. To se jenom napsal papír, aby to bylo, a stejně se přinesly lahvičky z pentry a pilo se pivo a kecalo se. Ale slyšel jsem vyprávět zajímavou historku o panu Vodičkovi.

On byl v listopadu 1989 na lodi. Vzal si dceru lodního radiáka. Ten v té době už byl v důchodu, ale samozřejmě jako radioamatér měl spojení s lodí, kde jeho zeť dělal palubního čífa. Teď nevím jistě, jestli už v té době dělal čífa. Ale každopádně dělal předsedu svazácké organizace na lodi. A protože měl zprávy z první ruky, od svého tchána, i na moři věděl, že je listopad. Tak svolal svazáckou schůzi a chtěl být jako nejlepší, takže sepsal prohlášení, kde všem řekli, co se u nás děje. Že studenti si dělají co chtějí a stávkují a podobně. A dokonce tam prohlásil: „To takhle nejde, studentům patří nakopat do prdele, do prdele a potrestat je tvrdě, takhle to nemůže být.“ No a za týden měl zprávy, že to je vážnější než (smích) tchán předpokládal, tak prý svolal zase schůzi a rozpustil svazáckou buňku, aby byl zase první. (smích) Rozpustil Svazáky a založil Občanské fórum. Díky včasným informacím. (smích) A každý, kdo ho z lodi znal, byl překvapen potom jeho náhlou účastí kdesi, kde on teda rozhodně podle nás nepatřil.

T: Dá se tedy předpokládat, že na lodích se o Listopadu dozvěděli s velkým zpožděním, takže vše zůstávalo při starém?

N: Jistě. Bylo jenom radiospojení, na lodích jezdili radiáci, každý den byl určitý čas stanovený k tomu, aby loď odeslala zprávy na podniku. Většinou ten můj report,³³⁸ 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.

Dnes je to jinak. My máme nějakou kyperskou společnost a ta denně posílá na e-mail čtyřstránkové noviny. Ve filipínštině, v ukrajinštině, v polštině, v češtině bohužel ne, (smích) v angličtině a v němčině. Takže dneska člověk ví všechno, v podstatě má souhrn toho, co se děje ve světě.

T: Než jste se dostal k námořní plavbě, musel jste projít nějakými prověrkami?

N: Pravděpodobně ano. Protože můj šéf ještě v tom Rostextu věděl dřív než já o tom, že mě vzali k plavbě, i když se jednalo o mě. Takže byly dotazy na KSČ, v podniku, jestli s tím souhlasí, na stav v rodině a tak. Také beztrestnost. Ale spíš to bylo asi tím, že jsem byl v aeroklubu, tehdy to byl Svazarm,³³⁹ takže jsem byl povitý Svazarmovec a možná kvůli tomu jsem prošel. (smích)

T: To je možné. A když srovnáte létání a moře, co je lepší?

³³⁸ Pravděpodobně chybně použité anglické slovo místo month report – měsíční zpráva/hlášení.

³³⁹ Svazarm – Svaz pro spolupráci s armádou.

N: To je krásná protiváha, když su doma, jedu na letiště si zalítat. Dneska už moje sny o závodění skončily. (lehký smích) Že bych byl plachtařem-reprezentantem nebo závodil v letecké akrobacii. To byly klukovské sny. Ale jako je hrozně nádherné moře, být na moři, to se nedá povídat. Je to práce, ale je to i nějaké kouzlo. Nedá se o tom moc povídat, člověk musí být v té chvíli tam. Když třeba sluníčko vychází nebo zapadá, je chvilka oddechu nebo se něco povede opravit a má člověk radost. Na moři je všechno. Je tam voda, je tam čisto.

A když přijedu dom, na pevninu, vidím, jak je všechno špinavé. A v tom letadle, z výšky 300 nebo 500 metrů je všechno čist'ounké, nádhera.

T: Můj tatínek, když byl dva tři měsíce doma, už musel zase na moře. Také se vám to stává?

N: Přesně. Přesně tak to je. Už člověk všechno okoštuje, měsíc vítání se s kamarády, měsíc v aeroklubu a pak si říkám: „Už mi to tady sere. Už abych byl zase na lodi.“ Ale dneska i služba je náročnější, takže kontrakty máme na čtyři měsíce a dají se zkracovat. I když jsou s tím spojeny pro rejdařství větší náklady, protože dneska už to není střídání jenom v Evropě, ale po celém světě, tedy letecky. Kdežto námořní plavba si koupila autobus a rozvázela námořníky po celé Evropě autobusem. My jsme střídali třeba v Portugalsku. Jelo se tam tři dny autobusem.

Ale mně se to víc líbí, protože z bezpečnostního hlediska, to jsem četl i v nějakých námořních časopisech, co nám chodí na loď, když je člověk na lodi déle než čtyři měsíce, už se jeho činnost začne automatizovat a v tom je vždycky nebezpečí, že se udělá chyba. Je prostě lepší, když člověk odpočatý intenzivně pracuje kratší dobu. Dát do toho všechny síly, které načerpám doma. A já su ten typ, že létám, takže nechodím na brigády, utrácím peníze létáním. (smích) Dříve někteří kluci třeba stavěli barák, takže on vylodil a za týden už byl někde na brigádě. Normálně dělal doma šest měsíců a pak zase odjel na loď. Šel dělat třeba do hospody, kuchař vařit, když se domluvil s kamarádem. Protože v době doma jsme byli zaměstnanci plavby, brali jsme i nějaký korunový plat a vlastně jsme čekali na další nalodění.

Dneska já podepíši kontrakt, od té chvíle su zaměstnanec rejdařské společnosti. Ale dnem vylodění a úspěšným dosažením domova su nezaměstnaný a končím a nazdar. Nikdo se nestará. A za čtyři měsíce, někdy dřív, se zeptají, jestli su k dispozici, jestli půjdu zase k nim na loď nebo ne.

Karel Tupec, 1. kuchař

T: Nejdřív bych se vás ráda zeptala na vaše dětství, jak jste vyrůstal, na rodiče.

N: Začneme školou?

T: Na co si vzpomínáte.

N: Kde jsem k tomuhle přišel, řekněme. Takhle. Na základní škole, v sedmé, osmé třídě nám chodil do školy dělat přednášky důstojník z Československé námořní plavby, v námořnické uniformě, my jsme z toho byli trošku vykulení. A přednášel o lodích, o mořích, o světě. A mě to tenkrát nadchlo, že jsem si řekl, že budu námořníkem. Že by se mi to líbilo. No ale teď co se učít, že jo. Abych řekl pravdu, nějak moc mi to učení nešlo, jít na gymnázium na to jsem neměl. Já chtěl jít na cukráře původně, že jsem měl rád dorty. A nakonec jsem to změnil na kuchaře. Přemlouvali mě na číšníka, to se mně jako nechtělo, že bych musel lítat mezi stoly s pivama těžkýma. A dopadlo to tak, že už v druhém ročníku přišlo na školu, že Československá námořní plavba dělá nábor na loď. Všechny možných profesí. No a k nám na školu přišlo, že se dělá nábor do takzvaných hotelových oddělení na lodi, takže kuchař nebo stevard. Ale bylo to v druhém ročníku a já měl ještě jeden ročník před sebou, protože to byl tříletý učební obor kuchař-číšník. Tak jsem musel ještě počkat. No a v tom třetím roce na školu tenhle nábor nedali. No tak jsme si říkali s Ivanem Vyhnalem a Milanem Kurdějovským, že všichni tři půjdeme na námořní plavbu. No a nakonec jsme všichni tři jezdili jako kuchaři. Ten jeden jezdil jenom krátce a s tím druhým jsme jezdili dost dlouho.

Tak jsme šli na plavbu, to bylo ještě na Můstku, dole na Václavském náměstí. Pak tam byla budova ČKD nebo co, dole je vstup do metra. Tam byla původně Československé námořní plavba. A já se učil hned kousek na Václaváku ve Zlaté huse. Takže já to měl pár metrů na tu plavbu v podstatě. No, to bylo perfektní. Takže jsme se tam šli přihlásit, jestli ještě berou ty kuchaře a číšníky. A oni tenkrát, to byla paní Vávrová, už taky není mezi námi, řekla: „Jé, s plnou náručí, my potřebujeme mladý, to je výborný.“ To mně bylo těch sedmnáct, to bylo v roce šedesát, konec května. Já jsem pak v té Zlaté huse vařil dál, protože byla podmínka, že po vyučení bych tam měl dva roky zůstat pracovat. Ale ředitel tenkrát námořní plavby si vyžádal doslova nás. To jsem měl v práci dost malér, protože si mysleli bůhví co nemám za protekci a známosti. Ale já byl normální kluk. Byla to náhoda. Takže náš ředitel, v té Zlaté huse, se divil, jak jsem si to zařídil, že mu volali z námořní plavby, že mě musejí uvolnit.

A teď mi řekli, že potřebují deset různých adres mých známých, aby mi dali doporučení. Pak posudek z uličního výboru, Veřejné bezpečnosti, to bylo tenkrát hrozně ostrý. To jsem si zařídil na konci května a v červnu a najednou mi přišlo, že jsem byl přijatý k námořní plavbě jako plavčík-uklízeč. Tenkrát tomu říkali. Třetí kuchtík, prostě třetí kuchař. A na první loď jsem jel na svůj svátek, na Karla, čtvrtého listopadu. V roce šedesát. Já po vyučení vlastně dělal jenom čtyři nebo pět měsíců v té Zlaté huse.

A potřebovali ještě souhlas od rodičů, protože jsem nebyl plnoletý. Táta mně to velice schvaloval, ale bohužel se nedočkál ani mého příjezdu z první lodi, zemřel hrozně brzy. Já byl na první lodi, když zemřel. Tak matka zůstala sama, celá léta jsem ji potom podporoval. Takže vlastně v roce 1960 jsem nastoupil k námořní plavbě a tam jsem vydržel skoro čtyřicet let.

T: Jaká byla vaše první loď?

N: To byla loď Pionýr, stavěná ve Varně. Tam jsem já nalodil. Vlakem jsme jeli tenkrát do Varny. Ta loď ještě nebyla v přístavu, měla akorát přijíždět. Tak jsme spali v hotelu a ráno, protože jsme přijeli nějak v noci, moje první bylo jít si líznout moře, protože já byl u moře poprvé. Vlastně v sedmnácti letech. Protože my neměli na to jezdit k moři, jak se jezdilo za minulého režimu do Bulharska, do Rumunska, Polsko a tohle. Já neměl ani hodinky na ruku tenkrát v sedmnácti. Koupil jsem si je až na tom moři, v Bejrútu jsem si koupil první hodinky. Fakt. Protože táta byl malíř pokojů, živnostník. Pak šel ke komunální službě.

T: Takže ve Varně jste nalodili a jelo se...

N: Tam se jezdila takzvaná Levanta, levantský okruh, to bylo Varna nebo v Rumunsku Konstanta nebo Brajla, to bylo na Dunaji. Ještě tam byl přístav Galace,³⁴⁰ ty jména už si moc nepamatuji. Ale hlavně ta Varna a Konstanta. A jezdilo se jenom Středozemní moře. Bejrút, Latákie v Sýrii, občas v Turecku Iskenderun,

³⁴⁰ Přístav Galati v Rumunsku

hlavně ten Bejrút. A pokaždé byla Alexandrie. Tam se brala bavlna v takových velikých žokách. A ta bavlna se vozila zpátky většinou právě do Rumunska. V Konstanci se překládala na dunajské loď, na čluny, na ty šlepy, jak tomu říkali, které táhly remorkéry. To byla moje první loď, tam jsem vydržel devět měsíců.

T: A jaká byla práce kuchaře-uklízeče?

N: My jsme vlastně nejdřív byli tři kuchaři. Ale pak, protože ten Pionýr byla malá loď, kde nebyla velká posádka, tak jsme byli dva kuchaři. A já jsem vlastně byl druhý kuchař. I jsem vařil, ale měl jsem funkci plavčík-uklízeč napsáno v námořní knížce. Já mám ty námořnické knížky všechny doma schované. Od začátku mám všechny schované.

A ta loď Pionýr šla pak na loděnici právě do Varny. A já jsem ani nejel tenkrát domů, ve Varně jsem čekal, až přijede z Dálného východu loď Lidice. Tam končil kuchař, který šel na vojnu, a já jsem přelodoval na ty Lidice místo něho. V roce 1961.

T: Takže po devíti měsících jste nejel domů, ale na jinou loď.

N: No, byl jsem doma, když zemřel otec. Ale na pohřbu jsem nebyl, protože to jsme zrovna byli v Bejrútu a to prostě (ztišuje hlas) mě nikdo nechtěl odsud pustit. Až když jsme se vrátili do Evropy, jel jsem asi na čtyři dni domů. Takže jsem se byl podívat doma a pak v létě jsem asi měsíc čekal na té loděnici, až přijedou Lidice. Tam jsme dělali jen takovou údržbu, v podstatě se nevařilo. No a na těch Lidicích jsem byl zase skoro rok. Takže já jsem nalodil v listopadu v roce 1960 a domů jsem se vrátil až v roce 1962 v červenci. (smích) Fakt. A pak jsem šel na vojnu na dva roky.

V říjnu jsem šel normálně na dva roky na vojnu. V Týně nad Vltavou jsem sloužil. První měsíc jsem byl v tom příjímači, jak se říkalo, a pak mě odveleli do Jistebnice u Tábora, tam byla jenom taková jednotka, která hlídala starý zámek a nějaký muničák. Asi dvacet lidí nás bylo nebo dvaadvacet a já jsem pro ně rok vařil. Na normálním sporáčku, uhlí, dříví a tak. To byly ty doby. A měl jsem tam televizi. Černobílou, to je jasný, v roce šedesát dva. A v roce 1964 jsem skončil vojnu.

T: A pak jste šel zpátky na loď?

N: Po těch dvou letech mě odveleli. Vlastně ještě dřív. To jsem vařil na střelbách na Slovensku, někde u Kežmaroku, asi čtrnáct dní. A tam přišel fonogram, že se mám vrátit do Týna nad Vltavou, že jsem odvelen do zálohy. Tam stálo: „Z národohospodářských důvodů byl soudruh voják Karel Tupec odvelen do zálohy. Podepsán generálmajor Rytíř.“ Na to do smrti nezapomenu. To byl jeden z nejkrásnějších dnů mých na světě. Těch dnů bylo málo, to je vždycky. Nejkrásnější den byl, když jsem šel z vojny o dva měsíce dřív než moji kamarádi. Nezapomenu, jak tenkrát ti kluci cvičili na Spartakiádu, a major Kalaš zařval na ně „pohov, volno“ a teď se se mnou loučili a všichni čuměli, co se to děje. (smích). A já v civilu odcházel. No a to byl nádherný pocit, když jsem jmenovku z postele strhnul a šlápl jsem na ni a říkal jsem si: „Tak. Voják Karel Tupec už neexistuje. Je tady civilista. Nashledanou.“ A pak druhý krásný den v životě byl, když se mi narodil kluk.

T: Byl jste doma nebo na lodi, když se kluk narodil?

N: To jsem kvůli tomu jel domů. Já měl manželku v jiném stavu, byla se mnou na lodi ke konci roku a pak odjela domů. Já tam ještě zůstal, protože kluk se měl narodit v březnu. Konec ledna jsem pak vyloďoval.

T: Na jakou loď jste šel po vojně?

N: Po vojně jsem byl pouhých dvanáct dní doma a hned jsem šel na loď Košice, kde jsem taky strávil rok. To už jsem byl jako druhý kuchař.

T: Na druhého kuchaře byly potřeba nějaké zkoušky?

N: Ne, ne. To bylo podle odjetých let. Jak měl člověk odjeto, tak se povyšovalo. Z lodi Košice jsem odešel v roce 1965, nějak květen červen. Byl jsem na léto doma a na podzim jsem šel na loď Jiskra, na které jsem strávil dvacet měsíců (důraz) tenkrát. Tam jsem šel jako druhý kuchař, ale v zastoupení prvního. Měl jsem funkci prvního a plat druhého. Strop druhého a podlahu prvního, takhle se to říkalo. A dělal jsem prvního kuchaře. Tam jsme jezdili jenom ve dvou. Jiskra byla sesterská loď lodi Pionýr. To byly dvě lodě postavené v bulharských loděnicích, to bylo tenkrát na popud té Anežky Hodinové-Spurné. To se tenkrát říkalo, o tom se vědělo, že ona zadala v Bulharsku, přes nějaký ten Československý svaz žen. Ona byla myslím předsedkyně toho. Anežka Hodinová-Spurná. To si pamatuji, to jméno. A Československý svaz žen vlastně

dal objednávku na postavení dvou lodí pro Československo. A tohle byly nejmenší naše lodě. Jiskra, Pionýr, úplně stejné.

T: Jakou jezdila trasu ta Jiskra?

N: To jsme jezdili na Indii, až do Bombaye. Bombay, Kalkata a zpět Jugoslávie. Taky se občas jelo na Levantu, jak jsem jezdil s Pionýrem.

T: Jaké to pro vás bylo, pro mladého kluka, když jste se vlastně za té totality najednou dostal za hranice?

N: Takové, já nevím, jak bych to řekl, takové uvolnění. Že mám volnost, že jedu se podívat do světa, kam dost lidí nemůže. Takový pocit radosti, že se můžu podívat do světa. Ta Indie byla pěkná. Bombay, tam se mi líbilo v Bombayi. To jsem hrozně rád jezdil. Bombay. Kalkata už byl takový víc asijský mumraj. Tam bylo Číňanů hodně i dost velké nepokoje tam byly. Zažil jsem, jak po sobě házely kameny nějaké zneprátené etnické skupiny. To jsme utíkali honem do taxíka a na loď.

Po Jiskře jsem nastoupil na loď Brno, v šedesátém osmém. Ano. Šedesát pět až sedm jsem jezdil na Jiskře, šedesát osm jsem byl na Brně, ale velice krátce, protože jsem dostal, si představte, améby do střev. Takzvané amébiciádes,³⁴¹ prostě cizopasnici.

T: Někde v cizině jste to chytl.

N: No, asi v Iráku zřejmě. Já jsem dost rád jako kuchař ochutnával různé věci v každém přístavu, abych věděl, jak se to dělá, jak vaří v cizích zemích. No a to jsem asi neměl dělat.

Já měl hrozné zvracení a průjmy, no strašně to bylo, tak mi doktor na lodi dával kapačku, protože já, i když jsem se napil čaje, tak to šlo za chvíli ze mě. Bohužel ale na lodi už měl jenom nějak tři láhve té kapačky, tak kvůli mně jeli do Mangalóre, v Indii taky, a tam mě vylodili. V tom Mangalóre.

Tam jsem ležel deset dní, tam mi z toho dostávali. Ale nemocnice byla strašná. Doktor měl sice diplom odněkud z Anglie, ale... To byly místnosti prostě bez okna, bez dveří, hned takový balkónek, ale tam prašná silnice a Indové si na ulici něco pekli a v noci bubnovali a zpívali, (směje se) no a já v bolestech. Mně vlezla i kráva do pokoje, nekecám. Takhle jak jsem ležel s tou kapačkou, patnáct hodin denně jsem to měl přidělaný, se najednou otočím a tadyhle hlava krávy (naznačuje kravskou hlavu vedle svého pravého ucha) v těch dveřích. Teď vrány krákoraly celou noc, no já byl fakt na mrtvici tenkrát.

T: Strach jste měl?

N: No, bylo to nepříjemné, hrozně nepříjemné. A pokoj, to bylo jak v jeskyni. Hrubé stěny, sice nabílené, ale hrozné. Teď jsem měl furt tu urine bottle,³⁴² protože jsem nemohl na záchod, (smích) no bylo to nepříjemné takhle nemoc. Heroin mi dávali.

T: A jaké je dostávat heroin na bolest?

N: Úplně mě přestalo všechno bolet a takový jsem byl, no prostě jako v narkóze jsem si připadal. Usnul jsem krásně. Teď bylo vedro a nade mnou jen takový větrák. Když ho zastavili, zase mě štípali moskyti. Tak přese mě dávali takovou síť, zas mi bylo vedro, ze mě lilo. No, já jsem tam zkusil, to se nedá ani vyprávět. Prostě hrozné. Sestřička, stará Indka, takhle si dala dvě židle a spala u mě dvě noci u postele. Protože mně bylo hrozně, to bolelo strašně. Proto asi mně dával ten heroin, na utišení bolesti.

T: Ale nakonec vás i v těchhle podmínkách vyléčili.

N: No. Pak už mě vzala na kafe, na eis coffee,³⁴³ na studenou kávu mě vzala. Sestra i ten doktor. Šli oba dva, protože mně se podlamovala kolena, když jsem takovou dobu ležel. No, úplně ze mě tekl pot. Byl jsem rád, že se vracíme zpátky do toho pokoje, protože jsem nebyl fit ještě. A potom si představte tu náhodu. Tam mi říkali, že budu muset být převezen do Bombaye, že nechtějí, abych jel domů. Tak nejdřív říkali, že pojedou vlakem, protože letiště se teprve staví (smích) v Mangalore. Ale oni ho dostavěli a já už jsem pak letěl letadlem do Bombaye. Tři hodiny, takovým letadýlkem pro dvanáct lidí. To se (smích) třásl ve vzduchu, já když jsem se podíval ven, jsem si říkal: „No, to nemůžeme přežít, to spadne, to není možné.“ Letěli jsme nad

³⁴¹ Amébiáza – parazitní onemocnění; amébová úplavice.

³⁴² Urine bottle – nemocniční bažant.

³⁴³ Eis coffee – ledová káva.

mořem, podél pobřeží. Tři hodiny se letělo a v podstatě to není daleko. A byl to vůbec první let z Mangalóre do Bombaye. Tam byla oslava velká, teď mně nebylo nijak dobře, říkám si: „Ježiš, ať už skončejí tu oslavu a letíme pryč.“

A v Bombayi už mě na letišti čekali manželé Holakovských, na to nezapomenu, to byli naši zástupci z Obzamini.³⁴⁴ Ti přijeli mercedesem, nekecám, na to nezapomenu, až přímo pod schůdky letadla. Na tu plochu. A já jsem vycházel jak nějaká státní návštěva. A odvezli mě odsud rovnou na Breach Candy,³⁴⁵ to byla nemocnice v Bombayi. Vedle nemocnice bylo koupaliště, krásný bazén, já jsem tam strašně rád chodil se koupat. V pokoji jsme spali čtyři, tři Američani. Tam byly dokonce vrchní sestry Angličanky. A pak tam byli taková kluci černí, Indové v bílých mundúrech, poskokové asi. Sanitáři nebo tak něco. A v té nemocnici mi dávali injekce. Po té injekci to byla taková bolest tadyhle do hýždí, jak když klackem mě praští přes nohu, ale ránu hroznou. Já nevím, co to bylo, nějaké tetracyklinové injekce prý. V Mangalóre jsem ležel osm dní, tady deset, tady mě z toho trochu dostali.

A v nemocnici v Bombayi se ptali, že prý odkud jsem. Já říkám, že z Československa. A oni, že mají knihovnu, že mi přinesou knihu. Tak mi ji přinesli, ale ve finštině. (směje se) Tam vůbec českou knihu neměli. A ten Holakovský mně přinesl knihy naše a na to nezapomenu. To jsem četl Noc v Lisabonu od Remarquy. A Tři kamarády od Remarquy. To si pamatuji dodnes. A pak mě odvezli na letiště a já letěl domů do Prahy. To byl osmašedesátý rok. V Praze už na mě čekala sanitka z Vinohradské nemocnice a odvezli mě rovnou do Vinohradské nemocnice tenkrát.

Museli mi vzít slepé střevo tenkrát, operaci mně dělal doktor Lorenc. A on mi řekl, že takové slepé střevo ještě neviděl. Že jsem tam ležel tak dlouho, že mi museli ještě přidávat narkózu, protože už jsem se probouzel. A to moje střevo prý bylo celé zaobalené, zapečené těmi amébami a tím vším. A ten doktor Lorenc říkal: „Tohle kdyby vám ty améby neudělaly, tak to střevo prasklo a byl jste mrtvý do čtyřadvaceti hodin.“ Nebo do osmačtyřiceti, já nevím, jak to tenkrát říkal. Do dvou dnů bylo po vás. Mně bylo v té době dvacet pět let. Takže díky zase těm amébám, ty mě udržely při životě. Že bylo zapatlané to slepé střevo. Tenkrát jsem byl vůbec nejvíc nemocný, tohle byla moje nejtěžší nemoc. V osmašedesátém roce.

T: Takže vy jste vlastně rok 1968 proležel v nemocnici.

N: Ano, ano. A byl jsem dokonce v nemocnici brzo poté, co přijeli Rusové. Takže v nemocnici bylo ještě plno lidí zraněných, těch od rozhlasu. Jeden pán bez prstu u nohy, že mu to nějak ustřelil granát. Co já jsem vlastně nezažil, protože jsem byl pryč. Ještě v Indii v nemocnici mi jeden Američan říkal: „V Praze, Prág, je tam Rašn.“³⁴⁶ Že jo, ttttt. (naznačuje střelbu samopalem) Jako že střelí takhle na mě dělal kulometem ten Američan. Poslouchali jsme tam rádio, tenkrát letěli Beatles, ta písnička Hey Jude se hodně hrála. A BBC³⁴⁷ poslouchali, já moc anglicky neuměl, naučil jsem se jenom takové ty fráze z nemocnice: „too much pain“,³⁴⁸ že mi to bolí, „please give me urine bottle“.³⁴⁹ A teď jsem pořád slyšel z toho rádia Dubček, Svoboda, ale já jsem v podstatě moc nevěděl, co se děje.

T: To jste se dozvěděl až v nemocnici.

N: Až v nemocnici na Vinohradech. Na Vánoce mě pak pustili domů a v lednu zpátky a byl jsem tam až do konce února. V květnu 1969 jsem už jel na loď Kladno. To byla hezká loď. Tam jsem taky vydržel rok. Šedesát devět, sedmdesát.

T: A kdy jste se stihl seznámit s manželkou?

N: No, já jsem podruhé ženatý. První moje žena, s tou jsem se ženil myslím 1973. Nebo dva? Víte, že už nevím, kdy to bylo poprvé? Ne, počkejte v třiasedmdesátém jsem se ženil. Ano. A konec března 1974 se narodil Kája. Mám syna z prvního manželství. Tomu synovi letos bude šestatřicet.

T: Říkal jste, že první žena s vámi byla na lodi, když byla těhotná. Jela s vámi ještě potom někdy?

N: No, byli za mnou se synem v Polsku, ve Štětíně, pak za mnou byla sama. V Rotterdamu na přejezd. Přiletěla do Rotterdamu a jeli jsme do Polska Kielem a odsud jela vlakem domů.

³⁴⁴ Dobový výraz pro Ministerstvo zahraničního obchodu.

³⁴⁵ Breach Candy Hospital v Bombayi.

³⁴⁶ Russian – Rus

³⁴⁷ Radiová stanice BBC.

³⁴⁸ Too much pain. – Moc to bolí.

³⁴⁹ Please, give me your urine bottle. – Dejte mi, prosím, bažanta.

T: A na cestě delší s vámi manželka a syn nebyli?

N: Ne, ne, ne. My jsme se pak rozvedli a já jsem podruhé ženatý, dneska už zase třicet let. V roce osmdesát jsem se ženil s druhou ženou. No, no. (velmi tiše) Ta druhá žena se mnou byla i na cestách. Vždyť byla na té cestě, co jste musely být vy, podle mě.

Takže jsme skončili u toho Kladna. Od sedmdesátého roku mně to nějak vymizelo z hlavy. Ale já mám doma všechno sepsané. Kolikrát jsem byl v kterém přístavu, lodě, kolik měsíců, která loď, který rok.

T: Takže jste si vedl pečlivou evidenci.

N: No ano, ale někdo byl ještě pečlivější. Někteří námořníci si třeba psali deníky. To já ne. Já jsem si kupoval vždycky na loď kapesní kalendář. No a třeba přes celý týden jsem si napsal: Atlantický oceán. Jenom. A když se něco dělo, třeba byla nějaká velká bouře, tak jsem si napsal bouře číslo osm. Nebo jsem si napsal: příjezd ráno v šest třicet, Kodaň.

T: Pamatujete si nějakou opravdu hroznou bouři?

N: No, byly. Byly nepřijemné. Ale ono záleželo taky na nákladu. Nebo jestli se jelo bez nákladu. To pak bylo hrozné. To ani nemusela být velká bouře a ta loď lítala strašným způsobem. Třeba tyhle malé lodě, ty Kriváně, no to byly hrozné, jak tomu říkali, kachny. A dlouhé lodě, třeba Vítkovice, zase podbýjely vlny. Tam člověk takhle nadsakoval. To se houpalo sice pomalu, ale nepřijemné to bylo.

T: Ta velká loď se může také zlomit.

N: No, no, no.

T: Vezli jste někdy nebezpečný náklad? Nebo zbraně?

N: To se vozilo.

T: Hodně?

N: Hodně. Na tom Brně, jak jsem byl, tak jsme to vezli. Na Kladně jsme to vozili z Jugoslávie do Iráku. Nebo i tanky já jsem vozil. Transportéry pro vojáky. Proti poušti byly maskované. Žlutě, takové žluté fleky. Kvůli poušti. Aby se ztratily v tom písku. Nebo jsme vozili protitankové miny do Alexandrie. Z Ploče. Do Egypta. Pak jsme vezli plnou loď, to byla Jiskra, plnou loď prázdných samopalů. Bez nábojů. Ty byly někde jinde v bednách. Do Angoly pro osvobozenickou armádu. Tam jim pomáhali Kubánci válčit. To byla ta politika taková. Zbrani jsem se navozil hrozně moc za ten život. My jsme o tom nesměli mluvit tenkrát za toho režimu

T: Ale vždycky jste věděli, co na lodi je..

N: No jasně. Vždyť dokonce ty tanky (důraz) se vozily i nahoře na ládovnách. Protože se dolů všechny nevešly. My jsme vozili třeba tanky do Libye, do Tripoli. A tam si pro ně přijížděly lodě z Iráku a z Íránu. (důraz na obě země) To byl strašný paradox. To bylo jak válčil Írán s Irákem tenkrát. A tam stály dvě lodě, jedna iránská a jedna irácká (pobaveně) a my jsme tam jezdili furt s tanky. To bylo za pár dní tam, za pár dní zpátky. Protože na tu Jiskru se vešlo čtyřicet tanků. Takže my je tam přivezli, zase prázdní jsme jeli zpátky. To je den cesty. Ploče–Tripoli. To je jenom přes Jaderské moře, to je kousek. Za čtyřicet hodin bylo naloženo těch čtyřicet tanků, někdy den a půl. A zase zpátky. A zase to nakládali na tu druhou loď. Když před tím na iránskou, tak teď na iráckou. A ty lodě jely k sobě do těch států a tam proti sobě bojovaly. (smích)

T: A zažil jste na lodích politické důstojníky?

N: No ano, no ano, káosčáci takzvaní. Lidově řečeno. Jako na vojně. Ká ó pé. Kulturně osvětový pracovník. Na na lodi to bylo stejné. Kulturně osvětový pracovník a my jsme říkali káosčáci těmhle chlapům. Ti byli pravá ruka velitele. Měli kolikrát větší slovo než velitel. Třeba když jsem byl na lodi a ještě mně nebylo osmnáct, musel jsem být z vycházky zpátky na lodi v deset hodin. Ale třeba kapitán Rusňák, já jsem vždycky za ním šel a řekl jsem, že bych potřeboval být venku déle, a on mně to povolil. Ale soudruh Mráz, to byl Slovák, politický pracovník, ten kapitána sprdnul, že se musím chodit ptát jeho. Tak mně Rusňák tenkrát tak

nešťastně říkal: „No, nezlob se Kadlíku, musíš se ptát káosčáka, když ti to já povolím, tak je to houby platný.“ A ten mi to nepovolil, pochopitelně.

T: Takže vás i hlídali ti káosčáci?

N: No, oni třeba psali nástěnky. Pak jednou byla schůze ROH, pak byla schůze KSČ a já nevím, co všechno bylo za schůze.

Někteří byli dobří, někteří nic moc. Třeba ten Černý byl takový moc oficiální chlapík. 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.

Pak ten Horák, ten byl taky dobrej Horák. Nějaký Vítek, ten také byl docela... 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 káosčáci na ruských lodích.

T: A kdy přestali jezdit?

N: Ale brzy, brzy skončili, brzy. Já bych řekl, že po sedmdesátém roce přestali nějak jezdit. Když jsem začínal, v šedesátých letech, tak byli. To je jasný. To byl právě soudruh Mráz na Pionýru, toho si pamatuji dobře, pak na Lidicích byl soudruh Černý. (pauza) To byl džob tohle. Nemuseli manuálně pracovat, jenom psali něco. Já nevím, co mohli celé dny dělat. Tam tenkrát nadávali námořníci zpocení, jak otloukali rez těmi fudžinami.³⁵⁰ A káosčák se sprchoval na přídi v plavkách. Tlustý, strašně vysoký chlap. A říkal: „Keby, keby veděli naši pracující, ako my sa tu máme.“ A námořníci chudáci zpocení. Jak my se máme. Jak on se měl, že jo. Ale to se nedá už o tom ani... (pauza) Některí, říkám, byli dobří. Třeba ten Bořivoj Horák. Původně byl z armády. No zažil jsem jich několik druhů těchhle káosčáků.

T: A když potom přestali jezdit, kdo zastával tu jejich politickou funkci? Nebo to dělal někdo tajně?

N: Ale no tak byli od StB chlapi. Vědělo se, že jsou u StB někteří námořníci, ale nevědělo se kteří. To se nevědělo. To jsme zjistili až v téhle době, v těch Cibulkových seznamech. Tam jsou. Dokonce i můj velmi dobrý kamarád. Nebudu ho jmenovat. A to mě našťvalo. On mně tvrdil jednou, že (pauza) k tomu přišli jako slepí k houslím, že někde v Číně je někdo přemluvil. On tam měl i manželku na cestě. To je jedno. To je jeho věc. To je každého věc. (s důrazem) Ale je jich hodně. Těch.

T: A ti mohli uškodit?.

N: No, mohli. (důrazně) Ale já jsem to nepociťoval. Mně v podstatě nikdo nějak neuškodil. Celkově. Já když jsem přišel z vojny, tak potom na lodi, kde byl tenhle soudruh Černý, já byl mladej, tak on mi říkal: „Budeš to mít lepší, když vstoupíš do strany.“ Já jsem řekl: „No, nechci do strany, nechci.“ Ovšem on mě prostě ukecal. Tenkrát byla taková doba, že jo. Tak jsem byl kandidátem v roce šedesát šest. A v roce 1967 jsem vstoupil do strany. Skoro celá loď jsme vstoupili. A v tom devětašedesátém na lodi Kladno zůstali ve straně čtyři komunisté. My jsme tenkrát všichni vystoupili. Nikdo nás nevyloučil. Prostě jsme sami vystoupili ze strany. Pak se mnou byl pohovor, až někdy v jednasedmdesátém roce. Jezdili po lodích tihle dva pitomci komunistický. Baborák s tím, já nevím, jak se jmenoval, zlý Ján mu říkali, zlý Ján. A Baborák dědek pak na plavbě dělal na poštovním, čiřmundu nějakého. No nic. Udělali se mnou rozhovor, jak se dělaly ty prověrky, jak tomu říkali.

Přijeli na loď, já v kuchařským, a říkali mně: „No, soudruhu, nesmíš číst jenom zadní stranu Rudého práva.“ Já říkám: „Mně to nezajímá, prosím vás.“ „Tak když budeš chtít, můžeš za dva roky ode dne tohohle pohovoru vstoupit do strany, když budeš chtít.“ Nebo za tři roky, už nevím. No už jsem tam nikdy nevstoupil, pochopitelně.

Hlavní šéf strany na plavbě, Karel Skořepa, jezdil po lodích, po přístavech, na takové kontroly. (smích) No spíš (ztišuje hlas) pro flašky whisky, kartony cigaret. Ale nebudeme to probírat. To je jedno. A ten mě lákal zpátky. Takže já byl v podstatě dva roky ve straně. A to bylo z téhle blbosti. Mně o nic nešlo. Ale když vás takhle ukecají... To je to samé jako v dnešní době, když vás ukecávají po telefonu těmi prodejí. Já blbec jsem se nechal ukecat na pilulky Omega tři. To je taková levárna.

(pauza)

³⁵⁰ Náradí značky Fujii.

Já byl pak nějak dlouho doma, mám dojem, že v sedmdesátém jsem už na žádné lodi nebyl, až snad jednadsmesát Blaník. To byla moje první polská loď. Já byl na všech. Blaník, Sitno, Kriváň, Radhošť. Na všech jsem byl. A dokonce na Blaníku snad třikrát za život. Kriváň jsem byl dvakrát. Sedmdesát čtyři, pět, šest, to byli ti Blaníci. Sedmdesát sedm, osm. To se jezdila Kuba–Polsko furt. Na Kubu se vozily traktory Zetory od nás hodně, popelářské kuka vozy, také různé konstrukce na stavby cukrovarů, to hodně bylo

T: A jaká byla práce v kuchyni? Ty podmínky přeci jsou jiné než v normální kuchyni.

N: No při houpání to nebylo nic příjemného. Když se musela dát kovová zahrádka na sporák, aby ty hrnce nelítaly. Ty hrnce se musely ještě přivazovat provazy nebo utěrkami. Pak jsem vymyslel, že jsem měl rovnou pověšené palubácké provazy nad sporákem a vždycky jsem udělal smyčku a jenom jsem to provlíknul, aby hrnce nelítaly, když byly větší vlny.

Jinak jsem vařil normální naše jídla, hlavně českou kuchyní. Večer ty minutky, pátky byly sladké, bezmasá jídla se dělala v pátek. Podle tradice. To byla, mám dojem, židovská tradice, že se v pátek jedlo sladké. Nevím, z čeho to vzniklo. Tam se vařilo velice dobře.

My jsme měli proviant od nás, maso od Hradce Králového, Březhrad, Nový Bydžov. Drůbež taky tam odsud, to bylo výborné. Začátky byly třeba horší, protože nám chodily celé půlky prasat nebo celé hovězí čtvrtě a to se muselo rozbourávat. I bažanty jsme škubali. A zajíce jsme měli. Dost se přivezlo z Čech, ale také jsme dokupovali. Na Vánoce jsme třeba kolikrát neměli kapry, když jsme byli někde daleko od Evropy. Ale třeba v Belgii jsme stáli před Vánoci a tam se dali koupit kapři v Antverpách. Tak jsme je zmrazili na Vánoce.

T: A jaké byly Vánoce na lodi?

N: No, pro kuchaře víc práce. Pochopitelně. Už kolem osmého prosince jsme začali péct cukroví, velké krabice cukroviho. Pak jeden čas jezdilo taky kolem čtyřiceti lidí, pětaticet až čtyřicet námořníků. Tak to jsme měli krabice od plzeňského piva plné cukroví. Pak se dělaly různé nepečené kuličky, rumové, kokosové, čokoláda, vánočky jsme pekli... Prostě klasický Štědrý večer se připravoval.

A na těch menších lodích jsme jezdili jenom ve dvou. A na posledních lodích už jenom ve dvou. Snižovali stavy lidí. Radiodůstojníci už nejezdili, protože už mají všechno na počítači, doktoři nejezdili, hospodáři nejezdili. Vždyť hospodáře jsem si dělal já sám poslední léta.

T: A když jste připravili štědrovečerní večeři, seděli jste pak společně s posádkou?

N: Ne, ne, ne. My jsme všechno obsloužili, někdy se dělal i druhý chod. Já jsem rád dělal různá ražniči nebo telecí medailonky. A na některé lodi byl takový hezký zvyk, že nás pak třeba tři palubáci obsloužili. My jsme si sedli třeba v deset večer a oni obsloužili hotelové oddělení. Ale to bylo jenom na málokteré lodi. Většinou jsme si pak sami sedli k večeři.

A člověk když byl daleko od domova na Štědrý večer, tak si někam zalezl do kabiny vzpomínat. Někteří se sesedli a vzali kytaru, zpívalo se... Aby to bylo veselejší. Jak měl kdo náladu. Každopádně po té večeři to bylo takové smutnější. Spíš Silvestr byl lepší. O Vánocích každý vzpomínal na domov. Já jsem zažil mnoho Vánoc na lodích. Mně to často vycházelo na zimu. Já byl rád doma na léto.

T: A jak to snášela vaše manželka? Také jí muselo být smutno.

N: A no tak byla s klukama doma, no. (pauza) No. (pauza) No, neměli to jednoduché. Ale taky byli se mnou na lodi na Vánoce. Jednou jsme jeli na Silvestra Suezem. To jsme měli Vánoce v Sudánu. Tam se mnou byla rodina.

T: Když byla s vámi rodina na lodi, za to se něco platilo?

N: Pobyť na lodi se platil.

T: Hodně?

N: Já mám dojem, že to nebylo tak strašné. Teď už to snad ani vůbec nepovolují, aby manželky jezdily. Mám dojem. A taky plavba vlastně neexistuje. Ale v té minulé době snad padesát korun to stálo na den. Padesátikorunu. A děti pětadvacet. Tak nějak to bylo. Když tam třeba byli měsíc, dva, tak to trochu vylezlo.

T: A děti nechtěly být námořníky?

N: Ne, ne, ne. (tiše) To nechtěly, no. A no tak byl takový kočovný život tohle námořníčení.

T: A když jste byl doma, stýskalo se vám po moři?

N: A no tak docela jo. Docela jo. Ono to bylo totiž jinak v té komunistické době, tedy v tom minulém režimu. Člověk rád odsud vypadnul. Tady z toho. Já měl takový pocit blaženosti, když jsem třeba nasednul do letadla a třeba jsem letěl do Houstonu, do Ameriky. Takhle jsem letěl tedy až na poslední loď. Takže jiní za to platili těžké prachy a my jsme za to ještě byli placení.

T: Která byla vaše poslední loď?

N: Papendrecht. To už naše původní lodě koupil ten Van Ommeren. Ten holandský rejdář. Přejmenoval si je Papendrecht, Kildrecht a Katendrecht. To byly Vítkovice původně, Košice, Dunaj a Labe. A já byl na tom Papendrechtu naposled. To byla moje poslední loď. Mám z toho videa doma. Já jsem hrozně rád natáčel kamerou. To bylo moje hobby. Já měl první kameru, ta se ještě takhle držela na rameni, protože to byla veliká kamera. Nevím, proč jsem ji tenkrát koupil. Jo, protože nebyla drahá. Protože ty malinké kamery byly ještě v té době hrozně drahé. Ty stály dva tisíce dolarů, to byly hrozné ceny, to si pamatuji. Pak jsem koupil jednu malou, pak druhou a teď mám ještě třetí. A to vždycky když jezdíme někam na dovolenou, tak natáčím kluka, vnuka. Tomu bude už jedenáct.

T: A zažil jste rovníkový křest?

N: Křty mám také hodně právě na těch videích. Já jsem dělal mořskou pannu kdysi dávno. A poslední léta jsem dělal Hvězdáře. A první křest, ten jsem zažil už v roce 1961 na těch Lidicích. To byla Jakarta, ta je pod rovníkem. Ale to mám bohužel jenom černobílé fotky. Protože ani barevné v té době neexistovaly ani žádná kamera. Teda ty kamery osmičky byly, ale to nikdo neměl.

T: Jaký byl ten první křest?

N: První křest. Spíš je to vždycky taková legrace, zábava pro staré námořníky. No a my, křtění nováčci, jsme z toho byli trochu vykulení, co s námi budou dělat. V podstatě je to všechno legrace. Je to brané v legraci. Když smíchají rokfor a olomoucké syrečky a teď vám to cpu do nosu... A kečup a já nevím co všecko na vás nacákají. A různá těsta, třeba jako na lívance, to furt kynulo a oni to obarvili cukrářskými barvami, na zelenou, žlutou, červenou. Hezky to vypadalo pak na těch barevných filmech. Na těch černobílých fotkách to nikdy nevyuniklo.

To se kolikrát kluci myli týden, než všechno smyli. To se nedá smýt, když na sebe sypali grafit. Těch křtů mám hodně. Ježíš, vždyť my jsme jezdili pořád, hlavně s těmi Košicemi, to byly roky 1964, 1965, pořád jsme jezdili Polsko–Brazílie. Takže vlastně každá cesta byla rovník. Tam i zpátky. Křest se dělal vždycky jenom jednou, to je jasné. A vždycky v Polsku nastoupili noví, kteří nebyli křtění. A někdy byli třeba jenom dva, že to ani nemělo cenu dělat, ale oni to přesto udělali.

A třeba ten Svoboda, na něm si dali záležet. Tehdy nebyly plné ty burty, tam bylo jenom zábradlí. A oni, jak ho prudce smývali tou hadicí, tak on klouzal po palubě a málem sjel do moře. Zachytil se za to zábradlí úplně v posledním okamžiku. To nebyla žádná sranda tenkrát.

T: A nějaké další úrazy jste zažil?

N: Za mě osobně žádný úraz. Ale byly i smrtelné úrazy na našich lodích. A byly i úrazy, že jeden skočil do bazény a nebyla tam voda, zlomil si nohu.

(pauza)

N: Vezmu fotku a hned o ní můžu vyprávět. Kde to je, jak jsme se byli koupat v Alexandrii na pláži, co tam bylo za srandu. Jak mně ukradli boty jednou. Šel jsem bos až na loď. A kde nás okradli mám různé příběhy. A většinou Arabové. Já je nemusím. Muslimský svět já prostě nemusím. Já za to nemůžu. Oni hlásají, že jejich víra říká, že bližního svého neokradeš a já nevím co. A přitom nás, protože nejsme jejich víry, nás můžou okrást. To je dost chyba, ne?

Já nezapomenu, jak mě okradli v Alexandrii. Kluci mi dali různé peníze, dolary, libry, jugoslávské peníze ještě tenkrát, protože jsem věděl o místě, kde se dají ty peníze směnit. A kluk měl takovýhle (ukazuje) štos jejich peněz v ruce. Všechno jsme propočítali, ale on měl ty balíčky dva. V jednom měl librovky jenom na vrchu, ostatní byly papírky. Byli jsme v baráku, druhý řekl, že jde policie, a ten, co měnil, mi v rychlosti

podstrčil jiný balíček a utekli. Já pak myslel, že se na lodi šťastně rozdělíme, ale přišel jsem o všechny peníze.

T: A co obchodování načerno?

N: To se snad ani nemůže o tom mluvit, ne? Dneska už jo, že jo? No kšeftovalo se. Kšeftovalo se ve velkém. Hlavně whisky, cigarety. V Indii. Dneska je úplně jiný svět, dneska nikde nic nechtějí. Tenkrát jsme si tak přilepšovali k tomu dolarovému příplatku. Ten byl ubohý. Ubohý. To bylo tak na pár pohledů. Kšeftovalo se se vším možným. To bylo i o hubu kolikrát, že by vás mohli zavřít. Chodily ty černé brigády. Třeba ve Švédsku přišli chlapi v kombinézách a měli takové dlouhé dráty se zrcátky. To bylo na lodi Kladno, v sedmdesátém roce, když jsme byli v Malmö. A oni nám těmi dráty píchali do pytlů s moukou, jestli tam něco nemáme. To byly tak jemné jehlice, že pytel v podstatě nepoškodily.

Já měl takovou svoji fintu, to klidně dneska můžu říct. Například za whisky tenkrát ve Švédsku dávali dost peněz, tam byla prohibice. A já měl v kuchyni dvě skryše, na které mi nikdy nikdo nepřišel. A proč? Protože to byly stroje, kuchyňský robot a zmrzlinovač. Zmrzliňák. A když přišla černá brigáda, 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. Na moři, než jsme někam přijeli, jsem si tohle zjistil. Ve zmrzliňáku to samé. A přišla tahle černá brigáda do kuchyně. Přišli tři chlapi, všechno kontrolovali, všude se dívali. No a tenkrát si pamatuji, že Jirka Kolanda, druhý kuchař, už je taky nebožtík chudák, mlel hrách na tom stroji. My jsme zrovna náhodou měli hrachovou kaši. A když ti chlapi viděli, že stroje běží, nenapadlo je, že by v nich mohl být schovaný chlast.

T: A ostatní kuchaři to věděli?

N: My jsme tam byli s tím Kolandou a ještě tam byl tenkrát kluk Tylů. Zdenek Tyl, třetí kuchař. A jenom my tři jsme o téhle skrýši věděli. Mám dojem, že i stevardi to věděli.

Takže ta černá brigáda na to vůbec nepřišla. Vůbec. A jestli máme pivo. Tak jsme jim dali pivo, já jim ohřál párky. Tak pili pivo a jedli párky. No a jeden se ke mně nakvartýroval pak ještě do kabiny. Tam se zmrskal, úplně se nalil po pivu. Oni moc nesnesou. A ta dvanáctka naše plzeňská, že jo. On vypil snad šest piv a prdnu se. Já byl rád, že všechno dopadlo dobře, tak proč bych mu nedal pivo. On mě poplácával, že jsme výborní, Češi, a tyhle kecycy.

Nebo v Indii. Tam chodila černá brigáda, že jich přišlo taky naráz patnáct až dvacet kluků indickejch, v těch montérčičkách. Přišli, že budou kontrolovat. V Indii šly hodně cigarety, ale whisky šla taky. A já jsem měl pracovní stůl, to byl plechový rantl, na kterém byla deska. A pod deskou bylo asi 10 centimetrů místa. A tohle místo já jsem celé vyložil kartony cigaret. Akorát se tam krásně vešly. Na tohle mně nepřišli. Já jsem na tom stole začal krájet maso a cibulku, takže Indy ani nemohlo napadnout, že se stůl dá odkrýt. Mysleli, že je to celistvý stůl. Tahle skrýš byla bezvadná. A dobré bylo, že jsem na tom ještě i pracoval. Ale pak se stala taková chyba. Na zádi, jak se dávaly odpadky, tam jsem si nechal pár kartonů cigaret. A tam mně je našli. To bylo na Bláníku, z kuchyně jsem na záď viděl, takže jsem viděl, jak se začali hrabat v odpadcích a najednou jeden vytahuje kartony cigaret. Ale já se k tomu nehlásil, tak nikdo nevěděl, čím jsou. Nenašli viníka.

Ovšem na jiné lodi se to prošvihlo, tam jsme to odnesli. Chtěli pokutu, tak se loď rozdělila o pokutu. Na každého vyšlo tenkrát asi třicet dolarů pokuty. To bylo v té době dost peněz, když jsme měli, já nevím, dolar dvacet na den.

T: Dolar dvacet na den?

N: Já třeba začínal jezdit za čtyřicet osm centů na den v letních měsících a padesát dva centů v zimních měsících. A měl jsem šest set korun základní plat. Šest set. Pak jsem měl po devíti měsících devět set, myslím. Po roce. Nebo tak nějak to bylo. A z toho ještě nějak sto sedmdesát bonů mi šlo na Tuzex. Pak jsem měl nějak dvě stě sedmdesát bonů. To už člověku vymizelo dost z hlavy. Ale všechno to mám doma zapsané. Já mám dokonce i ty výplatní pásky doma schované. Na památku.

Akorát mě mrzí, že jsem si neschovával třeba takzvaný crew list, tedy seznam posádky. Já nemám ani jeden. Napadlo mi to pozdě, pár let před skončením, tak jsem si řekl, že už to nemá cenu. Měl jsem to dělat od začátku. Že bych dneska věděl, s kým jsem jezdil. Že by to bylo zajímavé.

T: A když jste říkal, že jste se venku cítil volněji, nezvažoval jste někdy emigraci?

N: Mokrát. Mokrát. Mokrát jsem chtěl někde zůstat, mokrát. Ale vždycky jsem se strašně rád vracel domů. Protože jsem tady měl matku a byla tu moje sestra a rád jsem se vracel domů i do té osady, co máme

chatu. Tam je parta, každou sobotu jsme se scházeli, na kytary se hrálo, chodilo se do hospůdky... Taková tramská osada jsme byli. Dobré laciné pivečko, já pil rád pivo. Teď už moc nemůžu.

Ale v cizině jsem chtěl zůstat a mohl jsem. Nesčíslněkrát jako svobodný, jéje. V Austrálii, v Džibuti, ve francouzském Somálsku dokonce. Tam měl jeden bývalý Čech, starý pán, hospodu. A s Milanem Kurdějovským nás lákal, abychom tam zůstali a dělali mu kuchaře. Že má syna, ale ten je trochu mentálně zaostalý, takže to s ním nejde.

Ve Švédsku jsem mohl zůstat, v Kodani, různě. Vždycky mě lákali nějací kuchaři a většinou emigranti to byli. Že budeme pracovat spolu, budeme se střídat. V Austrálii, v New Castle, takový tlustý kluk z Kroměříže, svobodný: „Seženu ti bydlení, všechno, zůstaň tady, budeme se střídat.“ Stýky³⁵¹ dělal na tom lávovém grilu. Mohl jsem zůstat mockrát.

T: Takže jste se venku potkávali s emigranty?

N: Jo, jo. Nebo jednou třeba jsme byli v tom Tripoli a stála tam západoněmecká loď a jejich palubní čif byl Čech. Z Karlových Varů. Snad měl mámu Němku, nebo obráceně, zkrátka po válce šli zpátky do Německa. Já ho pozval na bramborový knedlík, on měl hroznou radost. A my jsme zas na jejich lodi, od jejich kuchaře, to byl Polák, dostali majoránku. Já neměl majoránku. To bylo za komunistů, jak jsme vozili Kaddáfimu ty tanky. No někdo to na nás na nás prásknul. Někdo z lodi. A já pak přijel na plavbu a byl jsem volaný do kanceláře pro zvláštní úkoly.³⁵² A takovej chlapík začal: „Jak to bylo v tom Tripoli?“ Říkám: „Co, jak bylo?“ „No, Balšínek, Hamza a vy, Tupec, jste byli, na lodi západoněmecký.“ Říkám: „No byli. Já si tam šel pro majoránku. A ti šli se mnou, na návštěvě jsme tam byli.“ A on, že se to nesmí a tohle. Nakonec z toho nic nebylo.

T: A měl někdo takhle kvůli emigrantům malér?

N: No měl. Třeba Láďa Korček měl bratra ve Švédsku. A bratr ho vozil celých těch asi devět dní, co jsme tam stáli Volkswagemem. No a vyhodili ho z plavby za to. Že se stýkal se svým bratrem emigrantem.

T: I když se normálně vrátil?

N: Vrátil se pak z lodi domů a už ho na další loď nepustili. Nebo stevard Hejsek. Z Poděbrad byl, pak nějak v Karlových Varech bydlel. Toho zase práskla jeho bývalá žena, že chce zůstat venku. A už ho nikam nepustili. On se rozvedl a ona se mu takhle pomstila.

Vždyť my jsme museli napsat, jestli nemáme někoho příbuzného v zahraničí. Já měl venku sestřenicí. Hanka zdrhla nějak v šedesátém devátém. V životě jsem o ní nic nenapsal, nikde neřekl, že ji mám. A nikdo to nevěděl. Když jsem o tom nikde nemluvil, tak se na to nemohlo přijít.

On by se dal napsat román. Z každého přístavu. Fotky, kdybych si bral jednu po druhé, tak budu zase vyprávět. Vzpomenu si na různé srandy. Když jsem byl poprvé na pyramidách, takovou volovinu jsme udělali. Mně bylo těch sedmáct a Lubomír Studnička, tomu bylo šestnáct, on byl stevard. My byli nejmladší a mysleli jsme si, že to bude sranda. Ona to sranda pak nebyla. Já jsem si vylezl na velblouda a ten blbec do něj zezadu kopnul. Velbloud se se mnou rozeběhl. Ten Arab upadl, neudržel velblouda a velbloud běžel. Já nevěděl, že oni umějí tak rychle běhat ti velbloudi. A běžel se mnou podél těch pyramid do pouště. Ten Studnička z toho měl srandu, Arab vzýval Alláha... No byl z toho malér, že dokonce agent to musel urovnávat. Já jsem totiž z toho velblouda skočil, teda spadl, když zpomalil, ale velbloud běžel dál. A malér byl, že velbloud utekl. A Arab že si bude stěžovat, že to zaplatíme. No agent nás z toho nakonec vysekal, že se nic neplatilo. Takovýhle kraviny jsme dělali.

T: A co dlouhé večery na moři?

N: No, vozili jsme si filmy, promítalo se třikrát v týdnu. Středa, sobota večer, neděle večer se promítaly filmy. A ty jsme znali pak nazpaměť, protože jsme jich měli s sebou asi jenom dvacet nebo pětadvacet. To jsme se bavili už ve frázích toho filmu. A večery? Sešli jsme se, sesedli, hrálo se na kytaru, popíjelo pivo, ta plzeň. My jsme alkohol mohli tenkrát na lodi mít, to nikdo nekontroloval, takže se různě pilo. Kdo co whisky a ta Smirnov vodka se kupovala, popíjelo se. Nebo si člověk šel číst. Já tam přečetl hodně knih.

Nebo když se jelo v tropech, tak jsme seděli většinou venku na zádi. Protože třeba na Pionýru nebo na Jiskře, nebyl hajpres, jako air condition, klimatizace. Byly jenom větráčky. Gumový větráček, který jste malíčkem zastavila. Teď jsme spali po dvou na Jiskře a jeden větráček. V tom vedru. Tak jeden to měl na sebe a když

³⁵¹ Steak.

³⁵² Oddělení pro zvláštní úkoly v podnicích.

druhému začalo být horko, zase obrátil větráček na sebe. A druhý to zase vydržel třeba hodinu a takhle jsme se střídali, aniž bychom se hádali. Nebo když jsme s tou Jiskrou jezdili na Indii, spávali jsme v kuchyni na dlažbě. Ta nás krásně chladila v tropech. A na Lidicích jsem kolikrát spával i na palubě. To byla taková romantika zvláštní. Teď už ty nové moderní lodě, to už není ono. To je všechno železné. Na Lidicích aspoň ty paluby byly dřevěné.

Já jsem se třeba hrozně těšil do Bombaye do kina. Tam byla kina klimatizovaná. Ne všechna, ale Cinema Metro, Cinema Plaza, tam byl chládek. A my jsme si tam krásně odpočinuli. Tam dávali i filmy dobré. Já byl starý fanda na filmy. Bitvu v Ardenách jsem tam viděl, The Sound of Music, ten muzikál já viděl snad padesátkrát v životě. Ten já miloval. Christopher Plummer a Julia Andrews. To byl nádherný film. V roce 1965 nebo 1966 taky získal asi šest nebo sedm Oskarů nebo osm. Oscar Hammerstein hudba.

Nebo na těch Blaníkách už byly pak bazénky. To byla taky dobrá věc. A teď jsou už zabudované bazény. Třeba na tom Papendrechtu jsem si každé odpoledne po obědě šel hodinku zaplavat, pak hodinku lehnout do krásně vychlazené kabiny. To byla balada. No a ve čtyři jsem šel znova do kuchyně.

Jaromír Vápeník, námořník 1. třídy (A/B)

T: Nejdřív bych se vás ráda zeptala na dětství, na rodinu a na to, jak jste se vůbec dostal k práci na moři.

N: Abych pravdu řekl, já jsem nikdy, ani v mládí, moc k tomu námořníčení netíhnul. Nikdy jsem o tom nečetl, neměl jsem se jak se s námořníčením seznámit. Došlo k tomu až v mých čtrnácti letech, kdy jsme se rozhodovali o zaměstnání. A mohli jsme si dát přihlášku na dvě školy, na dvě zaměstnání. A můj otec v té době dělal už třicet let jeřábníka u Rozvodných závodů. Tam jsem měl podanou přihlášku, že půjdu studovat automechanika a pak po něm převezmu jeho řemeslo u Rozvodných závodů. Dnes je to ČEZ.

Ve třídě, tady v Postoloprtech na devítiletce, nás bylo asi sedmnáct kluků a pár holek. A jednou jsme četli takový bubletin a v tom bubletinu právě stálo, že Československá námořní plavba hledá učně na své lodě. Byli jsme tři kluci, co jsme si to přečetli, a zůstali jsme na sebe koukat. A dá se říct, že opravdu až v těch čtrnácti letech jsem si našel něco v knihách, že opravdu nějaká námořní plavba existuje, že je to naše Československá námořní plavba, že má sídlo v Praze. A s těmi kluky jsme se potajmu domluvili, že si podáme první přihlášku na tu Československou námořní plavbu. Loni jsme slavili třicet let od základní devítileté školy. A vždycky když máme po deseti letech sraz, tak na to vzpomínáme. Protože nás to už tenkrát stálo půl litru rumu naší třídní učitelce, když jsme se domluvili, že jeden z nás se na moře určitě dostane. A ona tomu nechtěla věřit a tlačila nás k tomu, abychom si dali přihlášku tam, kam jsme chtěli dřív. Ale my ne, že budeme námořníci. Dopadlo to tak, že po dvou měsících klukům přišlo, že nejsou vybráni do tohoto učebního oboru a že jim nabízejí náhradní učební obor, a to na Československé plavbě labsko-oderské. Načež oba dva kluci se rozhodli, že na Československou plavbu labsko-oderskou nepůjdou, že zůstanou u toho svého. Požádali o ten druhý obor a to jim vyšlo. Jeden se vyučil automechanikem, tohle chtěl dělat, a do dnešního dne jezdí s kamionem. Druhý do dnešního dne dělá výpravčího a chtěl dělat výpravčího. Mně nepřišlo nic. Tak jsem čekal další měsíc a potom mně přišlo, že jsem přijatý do užšího výběru, že se mám dostavit do střešovické nemocnice³⁵³ na psychotesty. To bylo první kolo, kde se rozhodovalo. Na začátku jsem zapomněl říct, že jsem samozřejmě na přihlášce zfalšoval podpis svých rodičů. Takže moji rodiče do této doby pořád vůbec nevěděli, že jsem si podal přihlášku úplně někam jinam, než mysleli. Na základě toho, že jsem zkamufloval ty podpisy, jel se mnou do té střešovické nemocnice kamarád. Bylo mu víc než osmnáct let, takže jsem tvrdil, že to je můj bratr, protože rodiče se mnou nemůžou jet. Ve Střešovicích nějakým způsobem psychotesty proběhly. A potom výhoda má byla, že jsem poštu vybíral já. Protože má maminka byla řiditelkou mateřské školky, takže chodila brzo ráno do práce a pozdě večer z práce. Otec tím, že byl jeřábníkem a ještě k tomu neuvolněný tajemník v obci Vyškov, kde jsem v té době pobýval, tak chodil ráno do práce, pak chodil na úřad a pak chodil pozdě z práce domů.

Takže jsem se jako první dostal k tomu, když přišlo, že jsem tím sítem jakoby proběhl. Ale druhé kolo se konalo přímo na ústředí Československé námořní plavby v Praze. Tam se mělo dostavit asi čtyřicet vybraných uchazečů s tím, že jich vyberou dvacet. Deset se bude učit na labsko-oderské a deset na dunajské plavbě. Mezitím jsem si zavolal na plavbu a pod cizím jménem, protože jsem se nechtěl samozřejmě prozradit, jsem se ptal, jaké je to učení. A zjistil jsem, že je to třetí ročník, který plavba tenkrát platila plavbě labsko-oderské za to, že si nechávala vyučovat svoje učně.

Ale bohužel už jsem musel s pravdou ven, protože do Prahy jsem musel s rodiči. Asi těžko bych si půjčil někde náhradní rodiče. Strašně rád na to vzpomínám, jak jsem přišel do kuchyně, mamka vařila a já jí říkám: „Ahoj mami.“ Ona: „Co je?“ „Hele, co bys řekla tomu, kdybych byl námořník?“ Mamka se takhle otočila a říká: „Prosím tě, ty jsi v deváté třídě a vůbec nevíš o tom, že moře nemáme! Já nevím, co tě to napadlo.“ Načež jsem šel do obýváku, táta četl noviny, vidím to jak dneska, je to jedna z takových věcí, kterou asi do konce svého života nezapomenu. Říkám tátovi: „Hele tati, co bys řekl tomu, kdybych byl námořník?“ A on se otočil a říká: „Je tohleto možný? Kdybys byl v první třídě a řekl mi to, tak to ještě pochopím, ale v deváté třídě mi říct, že budeš námořníkem, když tě to je jasný, že moře nemáme. Prosím tě, co tě to zase napadlo.“ No nic. Mamku jsem nechal dovařit, tátu jsem nechal dočíst noviny a když jsme si sedli ke stolu, tak jsem vybalil ten dopis, hodil jsem ho na stůl, v klidu jsem jedl a řekl jsem: „Tak si to potom přečtete.“ Tak se do toho začali, oba dva na sebe koukali, kroutili hlavou a začaly samozřejmě na mě padat tvrdé otázky: Co to má znamenat? A jestli to není fór? A takhle. Vysvětloval jsem všechno, musel jsem taky jít s pravdou ven, že jsem falšoval podpisy, že na psychotestech se mnou byl kamarád a takhle. Měl jsem dva bratry a sestru, já jsem byl nejmladší. Takže večer se svolalo rodinné grémium. Bratři i sestra přijeli a začalo se hlasovat o tom, jestli, pokud by to vyšlo, nastoupím na učební obor lodní mechanik, nebo nenastoupím. Po pravdě řečeno, věděl jsem, že je vyhráno, protože pro všechny to byla vidina, že bych mohl dělat něco, co v té době tady

³⁵³ Nemocnice v Praze-Střešovicích (Vojenská nemocnice).

nebylo možné, tak nebylo o čem mluvit. A i když mamka řekla: „Ne, já tě chci mít doma, půjdeš dělat automechanika a tím je to vyřízený,“ tak i s tátou potom zvedli nakonec ruku, že ano. A začal jsem si shánět nějakou literaturu, abych o tom řemesle opravdu něco věděl. Protože jsem byl před poslední zkouškou a nevěděl jsem, co mě v Praze čeká. A chtěl jsem se tam dostat. Shodou okolností, tak jak od vás padla první otázka, tak samozřejmě stejná otázka padla tenkrát na plavbě: Proč mám zájem jít na námořní plavbu a jestli mě někdy něco takového vůbec bavilo.

Dlouhosáhle jsem to nevysvětloval, tam jsem si nedovolil říct, že jsem přihlášku podepsal za rodiče, abych ještě nevypadl. A musím zaklepat, asi tím, že maminka byla, řekl bych, mamka všech lidí z vesnice a opravdu si myslím, že byla velice dobrosrdečná. Byla to divadelnice, což jsem asi zdědil po ní, takže jsme si asi padli do noty. Když jsme vyšli ze dveří, tak personalistka tenkrát rovnou řekla, že je vidět, že to moje srdce k tomu je, že si myslí, že by ze mě mohl být námořník. A ne takový, jak oni tvrdí, který si odjede jednu dvě lodi a pak to zabalí a trapé. Po čase jsem zjistil, že starší kluci na lodi říkají, že ten, kdo si neodjel aspoň tři roky, nemůže říkat, že je námořník.

A povedlo se mně prostě dostat mezi těch dvacet. V osmdesátém druhém roce jsem nastoupil na učiliště na Československou plavbu labsko-oderskou, kde jsme se učili pro námořní dopravu. Když nás deset budoucích námořníků přišlo na učiliště, zjistili, že pro nás nemají pokoj. Jednu noc jsme stěhovali kompletně celou knihovnu na chodbu, oni nám sehnali z druhé místnosti palandy a nastrkali nám je do té knihovny. A tohle nouzové ubytování, které mělo být na jednu noc, nám vydrželo tři roky. Hrozně velká výhoda byla, že jsme byli, dá se říct ve sklepě, kde jsme až ve druhém ročníku zjistili, že jsou vyndavací mříže. Takže jsme kluky pouštěli za deset korun ven a zpátky, když nebyly vycházky. Takže to pro nás bylo mírně výdělečné. (smích) Tam se nás poprvé setkalo tváří v tvář těch deset kluků, kteří se učili pro námořní plavbu. Byli jsme tam dva kluci z těch desíti, kteří jsme měli dělnický rodiče. A těch zbylých osm kluků, ti byli spíš takoví povýšení. Jednoho otec byl třeba správce stadionu Sparty Praha. Pravděpodobně se v té době vždycky muselo myslet na, jak já tomu dneska říkám, na dělnickou třídu. Čemuž jsem teda rád, protože proto jsem propadl tím sítím, abych se mohl dostat na moře. Aby to bylo takové vyrovnané. Na učilišti byly obory, které mě velice zajímaly. Pravda je, že matika mi nikdy nešla, počítání to nebylo moje. Ale zase na druhou stranu, co se týkalo lodí, to byly docela zajímavé věci, s kterými jsem se pak vychloubal u nás na vesnici a nikdo tomu nerozuměl. Mohl jsem dělat kinga v té době.

Musím zaklepat, v učilišti jsme měli velice dobrou partu. Měli jsme vychovatele a třídního učitele, to byla další kuriozita, že jsme měli vlastně dva třídní učitele: jednoho pro těch deset námořníků a druhého pro celou třídu, to byl pan Počíněk, který bohužel asi před dvěma roky zemřel, to byl vynikající chlap, co na srdci to na jazyku, dovedl udělat mezi námi pořádek, dovedl se i zastat lidí, když bylo zapotřebí. A já se věnuji divadlu, už od těch čtrnácti let jsem býval v různých malých divadelních spolcích. A když jsem přišel na učiliště, tak i tam se mi povedlo divadlu věnovat. Ve druhém ročníku jsme založili takzvanou Námořní pěchotu, která s námořničením neměla nic společného, bylo to spíše dané z učiliště. Ale ta Námořní pěchota existuje dodnes. My jsme to dali dohromady s naším vychovatelem, nějaký pan Modlitba, který byl asi jen o deset let starší než my. A začali jsme dělat estrádní pořady, chodili jsme po Děčíně, hráli jsme po hospodách a představovali jsme to naše učiliště trochu jinak. Takže na léta na učilišti vzpomínám strašně rád a myslím si, že byly strašně dobré, s výjimkou nějakých případů. Naučil jsem se tam také tancovat. Ale v tanečních na mě bohužel zbyl pouze dvoumetrový kluk. A když přijeli moji rodiče konečně se na mě podívat, jak tancuji, já jsem tancoval s dvoumetrovým klukem mazurku. Do dnešního dne otec, kterému je devadesát let, na to vzpomíná a říká: „Já jsem tě tehdy viděl, jak ten kluk tě zvedal do vzduchu.“

Žák jsem byl průměrný, když jsem viděl, že mě to hrozně honí, tak jsem do toho samozřejmě dupnul, protože jsem nechtěl propadnout. Ale taky jsem nechtěl nikde vytyčovat tím, že jsem ten dobřej. Takže jsem to učiliště procházel s dvojkami, trojkami, prostě tím průměrem. Výhoda učiliště samozřejmě byla, že nás námořníky ve druhém ročníku vzali poprvé na námořní loď. Pamatuji, že jsme byli ve Štětíně na lodi Praha. Tam se mi povedlo dostat potom i jako námořník. Já z toho byl prostě vykuleněj. Protože loď na Labi, v učení, byla trošičku něco jiného než loď na moři. Všechno jsem prolézal, když mi námořník dal s sebou domů kafe z Brazílie, tak jsem si myslel, bůh ví, co domů nevezu. Když jsem pak sám byl námořník a zjistil jsem tu cenu, tak jsem se zasmál. Na té lodi jsme byli celý víkend, tam jsem se poprvé trošku blíž seznámil s námořním řemeslem, mohli jsme si promluvit s těmi kluky na lodi. A díky tomu jsem se pak definitivně rozhodl se řemeslu věnovat. Nikdy jsem nebyl zručný, ale vždycky tvrdím, že když člověk chce, tak dokáže všechno. Jenom musí chtít. A naopak, když někdo je manuálně zručný a ten druhý má jiné vlohy, tak se to dá skloubit a dva můžou dělat to, co by měli ti dva dělat.

Takže jsme se v druháku vrátili z lodi a já už vůbec neuvažoval, že bych někdy měl nějaké jiné řemeslo. Plus to, že já jsem vyrůstal kousek tady od Postoloprty, asi sedm kilometrů ve Vyškově, a byl jsem kuriozita – námořník v té době. Dneska, když řekne člověk námořník, už je to o něčem jiném, když se každý může podívat kamkoliv. Ale tehdy ředitel Šroubárny Žatec mi pomalu otvíral dveře a já byl obyčejný pövl, který támhle leštil jenom kliky na nástavbě.

Takže jsme doběhli do třetího ročníku a vidím jako takovou malinkatou chybu ve svém životě, že jsem nešel dál. Tehdy otevírali na Labi první ročník střední školy, kde se dělala nástavba. A nás verbovali ti samí učitelé, co nás učili: „Kluci, pojdte, my vás známe, proto vám to nabízíme, tu školu uděláte a uvidíte, že se vám hodí.“ Jenže tenkrát my jsme byli tlačeni, opravdu tlačeni, to slovíčko je na správném místě, od pracovníků námořní plavby k řemeslu, protože oni nás se střední školou nepotřebovali. My jsme se vyučili na lodního mechanika, to bylo to dělnické řemeslo, a oni potřebovali, abychom si udělali tři roky učňák a davaj a trapali na loď. Z desíti lidí, co jsme se učili na labsko-oderské plavbě, tak jeden jediný tu školu udělal. Taky jsem se s ním potkal na moři. Ale když jsme se potkali, on už byl třetím palubním důstojníkem. Protože pokud člověk měl tu střední školu a důstojníků bylo málo, tak mohli udělat půl roku ten rychlokurz, rychlokvaška se tomu přezdívalo, v Polsku a mohli dělat třetího palubního důstojníka. A dál už nemohli. Protože měli pouze střední školu. U mě ta škola nebyla. Já jsem se těšil, jak potrapu do ciziny, to pro mě bylo jasně rozhodující.

Já jsem v červnu dodělal třetí ročník a měl jsem štěstí, že hned v srpnu jsem dostal telegram a nastupoval jsem na první loď Mír v roce 1982. To bylo moje štěstí, protože tenkrát loď Mír byla jedna z našich lodí, kde opravu se všechno dělalo ještě ručně. Pak už začala Praha a Vítkovice, už to bylo víc automatizované. Byl jsem rád, že jsem mohl zažít i tohle. Na první lodi jsem se dostal do party, rád na ni vzpomínám, s některými kluky jsem se potkal i na dalších lodích. Jedna z rozhodujících věcí totiž asi byla, jak se člověk chytl hned na první lodi. Jak je ta parta mezi sebe vzala.

A já asi tím, že jsem byl ten divadelník a nedělalo mi problém udělat si ze sebe srandu, tak můžu říct, že se na mně vyvztekali velice dobře. První seznámení s lodí byl husarský kousek a kanadský žertík. Pluli jsme cestu Jugoslávie–Indie a po čtyřech dnech po vyplutí přišel za mnou tenkrát loďmistr a říká: „Hele, Jardo, je tady problém, vždycky nováček, kterej tady je, musí o půl hodiny dřív vstávat a musí vyčistit vejfuk, aby byl pořádně čistej. A po měsíci si jde nahlásit přesčasový hodiny nahoru k čífovi. A na plavbě ti je proplatí.“ No, trochu jsem sice zapřemýšlel, ale na druhou stranu, kdo by nevěřil loďmistrovi. Navíc mě s sebou vzal na zád, kde byla trubka, která vedla jakoby za bok lodí, celá od mazutu. Tak jsem si říkal, že to tak asi je. A on říká: „Hele, dole vyfasuješ vždycky v mašině pucvol a celý měsíc musíš v sedm sem vyběhnout v montérkách, vyčistit to, vypulírovat, v půl osmé je snídaně a pak už normálně jdeš do práce.“ Tak já jsem se nechával budít o půl hodiny nebo o tři čtvrtě dřív, abych to stíhal, abych jako nováček se nezapsal nějak špatně. A poctivě jsem chodil drhnout ten vejfuk. A koncem měsíce jsem vyběhl nahoru k čífovi a říkám mu: „Pane čífe, dobrý den.“ Do dnešního dne si vzpomínám, že to byl pan nebožtík Petřík, který byl taky pro humor dělanej. „Já jdu nahlásit přesčasové hodiny za ten vejfuk.“ On se na mě podívá v těch dveřích a říká: „Za vejfuk, jo? A to jste čistil kde?“ Já říkám: „Tady na lodi jsem to čistil.“ On říká: „Vejfuk, jo? Tak mi to pojdte ukázat.“ Tak jsme šli dolů. To už mi něco ťukalo, že asi není všechno v pořádku, ale pořád jsem tomu věřil. A když jsme šli po palubě, tak mi čífe říká: „Otoč se. Co tam vidíš?“ Říkám: „Komíny.“ Říká: „No komíny. A co dělají komíny?“ Říkám: „No kouří.“ On říká: „No vidíš, kouří. Asi plujeme, že jo. Kde máš ten vejfuk?“ Šli jsme dozadu a já mu ukazuji: „Tady ta trubka, tu jsem chodil čistit.“ On říká: „Jo? Tak tady chvilku počkej.“ Šel nahoru a povolil kohout a já jsem zjistil, že to byl výpustní ventil z lodního bazénu lodi Mír, kde se vypouštěla voda do moře. Pak jsem na jídelně zjistil, že měsíc se smála celá posádka tím, jak jouda Vápeník chodí čistit vejfuk.

A můžu říct, že se mi povedlo úplně na každé lodi, co jsem byl, dát dohromady dva tři lidi, takovou estrádní skupinu. Třeba na tom Míru to bylo Marousek–Čadský–Vápeník, takže se jmenovala Máčava. A dělali jsme kulturní pořady jednou za měsíc. Já když jsem nalodoval, tak dvěma lodními vaky. Jeden lodní vak byly moje pracovní věci a druhý lodní vak divadlo.

T: Proto když se na vás Jožka Osoba ptal, tak říkal: „Ještě pořád se převlíká?“ Ted' to dává smysl.

N: Dává. Ti kluci se vždycky smáli, co vezu. Na první lodi se mi podařilo být většinu toho půl roku, než jsem dostal telegram, že budu nastupovat vojenskou základní službu. To bylo v roce 1983. Můj bratr mě stále utěšoval, že na vojnu půjdu v Žatci, že to je domluvené. A já jsem si přišel pro povolávací, ³⁵⁴ takhle se směji do okénka a říkám: „Tak co, Čierná pri Čope?“ On říká: „Ne, ale čtyři kilometry tam odsad – Michalovce.“ A já jsem si to vzal, koukám na to a říkám: „Je vidět, že můj bratr tam má dobré známé.“ (smích) Ale na druhou stranu jsem za Michalovce byl vděčný, protože tam byla jenom péška, ³⁵⁵ ze které jsem se po půl roce dostal do Benešova u Prahy na ten zbytek, ten rok a půl, co jsem odválčil. A i na té pésece se mi hodilo, že jsem byl na moři. Když mě po prvním týdnu vzbudili mazáci a vehementně po mně chtěli, abych dělal plavby, a rozlili mi takhle dva kýble s vodou, tak jsem se zasmál a říkám: „Jó, hochu, to jsi ještě nebyl na moři.“ A ti kluci zjistili, že než jsem nastoupil na vojnu, už jsem byl zahraničí. A v tu chvíli už jsem pro ně

³⁵⁴ Povolávací rozkaz.

³⁵⁵ PŠ – poddůstojnická škola.

byl někdo. Tak jsem si rozlil další dva kýble a mazák z toho byl úplně hotovej, když jsem mu říkal: „Poslouchej, když plavby, tak plavby. Já byl na moři. To musí nějak vypadat.“

Když mě po třech nedělích, to bylo o Vánocích, poslali na buzerák³⁵⁶ grilovat kuře, tak zapomněli, že jsem divadelník. Já jsem na ten buzerák klidně zašel a v tom sněhu jsem jim udělal takové grilování kuřete, že to málem sežral i devěták.³⁵⁷ Ten nevěřil vlastním očím, co dělám. Já říkám: „Podívejte se, mazáci chtějí kuře, tak jim ho ogriluju.“ A on koukal, žádný kuře neviděl, a říká: „No dobře, já vidím, že něčím točíte, ale vždyť vy tady vůbec nic nemáte.“ A já říkám: „No a o co vám jde? Ti mazáci taky nevědí, že nedostanou nic.“ Takže tím jsem u mazáků po měsíci a půl získal na kreditu. Protože se snažili trošku mě zničit a tím, že se jim to nepovedlo, tak nakonec jsem měl ještě ochranu. Dělal jsem jim divadelníka, když bylo zapotřebí, což mně vůbec nevadilo.

A na vojně znova, stejně jako na lodi, jsem zase založil kroužek, jmenoval se Vápendyx. Zúčastňovali jsme se estrádních pořadů a dokonce jsme pro Michalovce vyhráli celonárodní kolo ASUT³⁵⁸. Mám ve svém archívu uložený časopis Voják, kde je velký článek o námořníkovi Jardovi Vápeníkovi, o moři a o divadle. Tenkrát se to hodilo, aby bylo vidět, že i námořník může být na vojně. Takže ani na tu vojnu si vůbec nemůžu stěžovat. Zase výhodu jsem měl trošku v tom, že z Michalovců jsem přešel do Benešova, kde jsem byl blíž domovu.

Rekl bych, že i vojáci z povolání se mnou jednali o trošku lépe než možná s někým jiným na mé úrovni, z mé roty. A hlavní důvod byl podle mě asi ten, že jsem byl námořník. Každý se mě ptal, přes jakou tlačenkou jsem se na moře dostal. A když jsem vysvětloval, jak to bylo, říkali: „To není možný, ty vole, jak by ses mohl dostat, abys mohl jezdit po světě v dnešní době? To nejde prostě.“ Ale šlo to.

Na vojně také přišlo poprvé rozhodování, jestli se věnovat dál námořníčnicku nebo ne. Protože jak jsme bydleli v obci Vyškov a moje rodina měla dost velký kredit v té obci, byl jsem osloven, jestli bych nechtěl kandidovat už tenkrát na starostu obce. Otec tam dělal třicet let obvodního tajemníka, tak za mnou přijeli na vojnu, jestli bych náhodou nechtěl v té politické sféře účinkovat. Asi týden jsem nad tím i přemýšlel. V duchu jsem srovnával plusy a mínusy politiky a moře. Ale asi hodně velká výhoda pro mě byla, že jsem se dostal na moře před vojnu, takže jsem měl co srovnávat. A po týdnu jsem poděkoval za nabídku, že do toho nepůjdu, že si myslím, že v devatenácti letech ještě mám dost času vstoupit do politiky, že mě moře baví a rád bych se tomu chtěl nějakou dobu věnovat.

Přišel jsem z vojny, asi čtrnáct dní nebo tři neděle jsem pobyl doma a už jsem zase trpal na loď, doma jsem se ani neohřál. V té době jsem ještě neměl žádnou známost, že bych kvůli někomu měl zůstat doma, a mamince jsem tvrdil: „Já se ti zase vrátím, pak tu budu aspoň tři měsíce.“ A maminka už se potom naučila tímhle životem žít. A po vojně jsem nastoupil na loď Praha. A štěstí pro mě – opět dobrá parta. To dělalo strašně moc.

Já jsem pouze na jedné jediné lodi, a to byla loď Vltava, zažil partu takovou, že si každý hrál na svůj písek a bylo to takové divné. Měl jsem tehdy zdravotní problémy, vypadalo to na infekci, takže se mi povedlo, že mě asi po měsíci vylodili domů. Měli strach, aby loď nemusela být v karanténě. A já jsem takhle vlastně z té party utekl. Doma jsem pobyl dva měsíce, protože v nemocnici zjistili, že to infekčního rázu není, a dostal jsem telegram, abych šel na Vltavu. Zase. Říkal jsem si, že to jsem si teda pomohl. Ale pak nás střídala asi třetina posádky a to byla právě ta třetina, co tam jakoby nepasovala. Ta naše třetina se shodla, takže to bylo úplně o něčem jiném. Vydržel jsem tam zase sedm a půl měsíce.

A co jsem prožil na těch lodích, dneska na to kouká člověk jinak, ale kolikrát šlo o život. Pamatuji si dodnes, když jsme stahovali jeden ten jeřáb, udělalo to oko, bocman na mě zařval, odkopnul mě, a všechno spadlo vedle mě. Já se rozklepal jak osika a on mi říká: „Běž si dát ruma a chvilku si odpočiň.“ Pamatuji si, když jsme v Suezském průplavu nalodovali lodivoda, kapitán s čífmem na nás zapomněli, že jsme v bouře ještě dole na žebříku, a loď otočili. My jsme se drželi opravdu silou vůle, než si nás někdo všimnul. Takže loď otočili, aby nás přikryli. Jinak jsme pravděpodobně s tou vlnou odpluli. Takže i pár takových vzpomínek člověk má.

Ale ty večery, kdy opravdu nebylo co dělat, člověk chodil po lodi, procházel se, vy pravděpodobně víte, o čem hovořím, taky jste byla na lodi. Koukal jsem se do dáli a když bylo třeba slunečné počasí a ještě k tomu delfini, tak to bylo supr. Nic jiného si člověk nemohl přát.

A jindy zase bouře. Já jsem si na mořskou nemoc nezvykl nikdy. Nikdy mi nevadilo houpání lodě ze strany na stranu. To jsme se mohli houpat jak chtěli, to mi problém nedělalo. Ale jak se loď houkala příď zád', byl jsem hotovej. To bylo zametýno a nemusela to být až tak velká mořská bouře. Tohle můj žaludek nikdy nevydržel. Ale od té doby vím, že se člověk musí naučit žít se vším, naučit se v tom chodit. Když jsme pluli v tom štormu tři dny a bylo to příď zád', druhý den už ke mně přišel bocman a říká: „Hele, nemůžeš jenom ležet. Nejde to. Musíš chodit, musíš se snažit něco udělat. Je to blbý, ale tohle může být týden, měsíc. Ty se

³⁵⁶ Buzerák – prostor pro nástupy, řazení vojska; zkratka pro jiný slangový výraz – „buzer plac“.

³⁵⁷ Devěták (DVT) – dozorčí vojenského tělesa; důstojník konající službu u brány, dozor kasáren.

³⁵⁸ ASUT – Armádní soutěž umělecké tvořivosti.

s tím musíš naučit žít. Tělo se to musí naučit.“ A pravda je, že druhý den to bylo strašně těžký a třetí den už to bylo lehčí. Člověk už věděl, kdy to na něj přijde. A taky jsem udělal posun, ukrojil si krajíček chleba... Protože při bouři se jedly jenom konzervy, všechno bylo přivázané.

A co se týče zábav na lodi, tak se mi i povedlo, že jsme dokonce reprezentovali (důraz) loď, mám dojem v Řecku, na velvyslanectví. A ještě jsme hráli na dalším velvyslanectví, nevím už kde. Ale na dvou velvyslanectvích jsme hráli naše lodní divadlo. Oni z toho byli úplně vykulení. Pamatuji, jak velvyslanec říkal, že nevěří, že se může na lodi udělat divadlo, že to existuje.

Také jsem byl čtyřikrát nebo pětkrát na Vánoce na lodi. Tradice byla taková, že svobodní budou na Vánoce na lodi a ženatí doma. Takže já na Vánoce většinou býval na lodi. Mně to problém nedělalo, protože jsem vždycky byl vykulený z toho, co kluci všechno napekli, navařili. Můžu říct, že v té době to bylo něco, čeho bych se asi doma nedočkal. Mísy exkluzivního jídla. A my jsme na Vánoce dělali kulturní pořad a hlavně dárky klukům. Dárky, které seděly, takže humor se táhnul celým tím večerem.

Třeba nějaký Láďa, Láďa Kartýs mám dojem, zhubl za jeden měsíc dvacet osm kilo. Začal běhat okolo lodi, začal cvičit. Když si dal placku k večeři, tak bylo slyšet z koupelny, kam si dal starý rotoped a udělal si tam takovou saunu, jak říká do toho tempa: „žral-bys-plac-ky“ a šlapal. A tomuhle Láďovi jsme udělali na Vánoce činku, ale činku ze dřeva. A on z toho byl úplně nadšený a chodil se s ní proménádoval. A byl tam nějaký Láďa Sekely, který do dnešního dne jezdí, výborný kluk. Tomu jsme říkali, že má obě dvě ruce levé. Tak jsme mu připravili dvě levé rukavice. A on teprve po půl hodině zjistil, že má obě dvě levé. Snažili jsme se držet ten styl. Ekonom tam byl, teď si nevzpomenu na jméno, a chtěl si koupit v Austrálii kameru. Tak jsme mu udělali dřevěnou kameru. A ekonom pro tu srandu ji napsal i do celní deklarace „dřevěná videokamera Sony“. Do dnešního dne vidím, jak si celníci kameru prohlíželi, nedovedli pochopit. On jim vysvětloval, že to je fór, že ji dostal na Vánoce. A oni pořád hledali, co v tom dřevu je. Nedovedli pochopit.

Mohla by padnout otázka, jestli jsem někdy neuvažoval, že bych v nějaké zemi zůstal. Protože u námořníků byla taková trošku výhoda, že v té době tu možnost relativně měli. Za mojí éry, co jsem byl těch šest sedm let u plavby, pouze jeden jediný kluk zůstal v Americe. Jinak jsem nikdy nezažil, že by někdo někde zůstal. A pro mě snad jediná Austrálie, která mě možná trošku nutkala. Tam jsem byl na poslední cestě, to byla cesta kolem světa, pak už jsem zůstal doma a na loď se nevrátil. Ale v té době už jsem měl doma manželku, brali jsme se po třetí lodi, aby mohla se mnou na loď. Kdyby tam se mnou byla, možná bychom i zůstali. Ale bohužel, nebo bohudík, v těch ostatních státech mě nic nelákalo.

Už z toho hlediska, že opravdu na lodi byla dobrá parta. Člověk se těšil trochu domů na svoje známé, to bylo logické, ale nedovedl jsem si to představit bez téhle party. Dá se říct, že i tohle byl pro mě důvod, proč jsem v roce 1991 přestal fungovat jako námořník. Protože když se loď pomalu pod tím Viktorem Koženým začaly rozprodávat, tak bylo jasné, že loď jsou do nekonečna pryč a že zůstávají pouze námořníci. A bohužel po tom devadesátém prvním, devadesátém druhém roce docházelo k tomu, že se to propytlíkovalo různými Malajci a Filipinci a tak dále. Takže to bylo horší a horší. A pro mě byla ta parta důležitá. Dneska, když se slejzáme na srazech, tak můžu říct, že jsou i námořníci, kteří říkají, že Vápeník je určitá historie plavby. Když se vzpomíná: „Jó, to když byl Vápno, pamatujete si?“ Proto jsem si řekl, že se nevrátím. Že nelze vytvořit ty party, je to po kouskách. V té době jsem mimo jiné čekal první dítě doma, nebo manželka, takže jsem se rozhodl, že budu s ní.

Ale jsou dny a večery, že když je mi úplně nejhůř, když prostě přijde na člověka taková nějaká depka, tak jediný můj uklidňující prostředek je to, že si dám do videa loď a tři hodiny se tiše koukám, pak si sednu a řeknu: „No vidíš, taky ti bylo líp.“ Že si člověk odpočine, když si tohle připomene.

Jinak mě moři ještě potkalo samozřejmě to, že jsem postupoval z funkce lodníka až ejbík, jak se říkalo, to znamená do toho nejvyššího dělnického stupně. S povděkem vzpomínám jak na čífa, tak na komisi a mé kamarády, protože i když jsem se naučil zaplést jenom jedno jediné lano, tak jsem s tím udělal oboje dvoje zkoušky. Naštěstí mi vždycky řekli: „Ještě že máš tu hubu, protože jinak bys to udělat nemohl.“ A štěstí v neštěstí bylo to, že se mi i povedlo dost jezdit. Protože ty peníze samozřejmě byly hodně navýšené vůči jiným složkám. Já jsem třeba přijel z jedné lodi domů po šesti a půl měsících, byl jsem doma tři neděle a po třech nedělích se mi z plavby ozvali, že pro mě mají takový obchod. Vítkovice jedna pluly do šrotu na Taiwan. A na plavbě mi řekli, že jinak bych musel odplout rok, než bych mohl jít do vyšší funkce, na ejbíka. Ale pokud jim půjdu na ty Vítkovice, které půjdou za tři měsíce do šrotu, tak dostanu toho ejbíka po téhle cestě. Pravda je, že se mi z domova moc nechtělo po třech nedělích. Ale na druhou stranu vidina toho, že urychlím svůj postup, který byl samozřejmě znát i na dolarech (u ejbíka to byla o půl dolaru větší gáze) jasně převážila tu čekací dobu. Nakonec jsem tam byl sedm měsíců, protože ta loď se nějak nemohla prodat. Ale parta na těch Vítkovicích byla tak vynikající. Shodou okolností tam byl právě Jožka Osoba, Pepa Konečnej... Já jsem Pepu zažil jako mladý kluk. Byl jsem asi na třetí lodi, shodou okolností opět na Vítkovicích, a Pepa byl hlavně Vítkovičák. To byla jeho domovská loď. Pro mě Pepa Konečnej je táta (důraz) Vítkovic. Pepu vidím, jak měl na kajutě vizitku „otec Vítkovic – Pepa Konečný“ a pod tím „nazdar“. Byli jsme tam tehdy tři mladíci a museli jsme se u něj hlásit vždycky večer do služby, že máme vyčištěné zuby a tak dále. To byl

Pepa Konečnej. Nezkazil žádnou srandu, když potřeboval někdo pomoci, tak mu pomohl, nikdy ho nenechal ve štýchu. Byl to na té lodi opravdu kamarád s velkým K. Takhle bych to nějak zformuloval.

Že jsem zažil Honzu Jurců jsem taky vděčný. Moje manželka se učila na brusičku skla v Jablonci nad Nisou a tam se vlastně seznámila s Honzovou dnes už manželkou, s Ivetou. Před Honzou skláním klobouk, co on dokázal a ještě dokazuje, aby připomínal to řemeslo, to námořnictví. Jsem rád, že na tom srazu u Jurca vidím Pepu Vlasatejch a spol., kluky, kteří ještě plují. Jsou pak chvílky, kdy si člověk řekne: „No vidíš, chlape, kdybys tam zůstal, tak ti možná i bylo líp.“ Protože pak začali dávat kompletně české posádky na ty cizí lodě. Těch zážitků co se týče námořnictví je strašně moc. Člověk to mele páte přes deváté. Ale řekl bych, že mi to dalo do života tři věci. Jedna věc, nikdy se s ničím neukvapit a nikam moc nespíchat. To jsem viděl, když jsme pluli. Pluli jsme do nějakého přístavu dvacet jedna dní a když jsme pluli s bouří, tak to bylo dvacet devět dní. Ale stejně jsme tam dopluli. Dneska takhle řeším trošičku i svůj soukromý život.

Druhá věc teda, co jsem zjistil hodně na lodi, že to bylo hodně o kompromisech. Na lodi se potkalo strašně moc kluků, každý měl jiný zájem, museli se spolu snést, nešlo být jen zavřený v kajutě. To prostě nešlo. Zažil jsem na lodi kluky kteří byli gayové. Já mám úplně jiný názor na tenhle způsob, dneska nemusím vůbec nic poslouchat. Je to normální kluk jako každý druhý, bohužel jinak orientovaný. Zažil jsem na lodi prospěcháře. Ale ti tam dlouho nevydrželi. V té partě byli brzo odhaleni a byli odstrčení. A co můžu říct, měl jsem štěstí na kapitány a důstojníky. Protože od nich to vychází. Jak se říká, ryba smrdí od shora dolů.

Určitě v tomhle rozhovoru zmíníme StB nebo něco takového. Nakonec se ukázalo, že pomalu šedesát nebo sedmdesát procent námořníků údajně byli donašeči. Já můžu mluvit pouze sám o sobě. Já vím, že mě nikdy nikdo neoslovil, což možná bylo moje štěstí. Když jsem byl na třetí lodi, tak mě oslovil nejmenovaný kapitán, abych vstoupil do strany. Samozřejmě svazák³⁵⁹ jsem byl. A tenkrát opravdu to nebyl úmysl, že bych do strany vstoupit nechtěl. Nehledě na to, že moje rodina, maminka, táta, bráchové, ségra, všichni byli straníci. Ale řekl jsem mu, že strana mi nedává nic k tomu, abych byl na moři. Že dokud budu moci být tím svazákem, že si udělám svoje, a až budu cítit potřebu, tak do strany vstoupím. A on postavil flašku balantýnky, která se hodně na lodi pila, postavil dva frťany, a když při druhém frťanu jsem mu pořád tvrdil to svoje, tak se na mě trošku osočil a říká: „Jak myslíš, že jsi se sem vůbec dostal?“ Já jsem zůstal koukat a říkám mu: „Jak to myslíte, kapitáne?“ „Já ti to řeknu asi takhle. Ty si jako myslíš, že bys měl šanci dostat se sem na moře? Jako učeň? To si myslíš?“ Já říkám: „To si myslím. Uspěl jsem na psychotestech a takhle.“ „No to jo. Ale byl jsi kádrovanej. A tím, že jsi měl to stranické zázemí, že tvoje rodina ve straně byla, jsi byl přijatý. Takže bys měl část straně vrátit.“ Já na něj chvílku koukal, pak jsem mu znovu řekl to svoje a prostě jsme se nedomluvili. Je pravda, že na mně už od té doby neútočil.

Já jsem tenkrát dvě noci s kamarádem propil, asi tři flašky balantýnky to byly. Trošku sebekriticky jsem si uvědomil, že v tom výběru mohl být kluk, kterého námořnictví třeba zajímalo odmala, šel si za tím, a já čistě jako ten kádrovanej jsem ho přeskočil. Svým způsobem to byla taková jakoby sebelítost, že jsem možná někomu vzal jeho zaměstnání. Ale v tu chvíli se mi to otočilo zpátky a řekl jsem si: „No dobře, děláš to, jak to děláš. Kluci jsou s tebou spokojený, děláš pro ně maximum co se týče třeba kultury takovýchle, tak jsi sem asi měl být vyslaný.“ Člověk si jakoby našel tu svoji pravdu.

Pak jsem se jednou vrátil z lodi na podnik, bylo to po čtvrté nebo páté lodi, vraceli jsme se v noci. A vždycky se hned na plavbě odevzdávaly pasy. A pouze si pamatuji, že někdo na personálním, dneska už nevím, kdo to byl, mi při odevzdávání pasu povídá: „Pane Vápeník, jenom jednu věc. Prosím vás, omezte ty politický vtipy na lodi.“ Protože já jsem v těch svých kulturních pořadech samozřejmě používal spoustu politických vtípů a narážek v té době. Protože to bylo poprvé, kdy mi došlo, že tam někdo musí být, kdo povídá. Ale vůbec jsem se s tím nezabýval. Nikdy se mi, znova opakuji, nestalo, že by mě někdo oslovil. Nikdy mně nepřipadalo, že by někdo ze mě tahal rozumy. Popravdě, když prostě přišla ta doba, že se odtajnil tyhle spisy, a to byla taky doba, kdy se o námořnictví psalo, tak mně bylo líto, že se píše zrovna o tom, o čem by se psát nemuselo. Protože dřív ta doba samozřejmě byla jiná, vyžadovala si svoje. Ale že se psalo, že pomalu šedesát, sedmdesát procent námořníků byli donašeči, tak to nevím. Já mám na to svůj názor, mně se to nestalo a nikdo mě tímhle netýral. Takže jestli to někdo byl, tak to bylo pouze jeho rozhodnutí.

Já naopak mám strašně hezké vzpomínky třeba s psychologem námořní plavby. Protože když jsme nastupovali na loď, tak jsme museli k psychologovi. A když jsem poprvé k němu šel, on hodil tenisový míček po místnosti a teď mi říká: „Co děláš?“ A já říkám: „Pínká.“ A on řekl: „Tak vy jste schopen.“ To jsou věci jiného rázu a ne tohleto.

Třetí věc, co mi námořnictví dalo, ta druhá byly kompromisy, že život se mi odvíjí od té doby o tom, že se člověk snaží kompromis najít. A i když to vypadá, že najít nejde, tak většinou se to povede. A třetí věc tedy je, že mám svůj názor na cizí země, který nikomu ale nevnučuji. Jenom lituji, že jsem byl takový lempl, že mám jen útržkovitě z každé lodi něco. Támhle jsem si schoval mapy, támhle jsem si schoval deník, támhle jsem si schoval fotky, tohle mám natočené. Ale pevně věřím, že snad se dočkám vnuků a že některý z nich třeba vstane a řekne: „Dědo, povídej.“ Tak si říkám, kdy si najdu čas, abych si to sесumíroval. Už mám ty

³⁵⁹ Člen Socialistického svazu mládeže.

věci pod trezorem, že je nepůjčují, většinou co chceš ztratit, půjč to, už to nenajdeš. Ale povedlo se mně projet cirka přes třicet států. I když se smějí, že třicátý je Slovensko. A dneska, když ukazují nějaký stát, něco říkají, protože je ta politika, tak mám svůj názor, protože jsem v tom státě byl. Třeba pamatují, jak jsme někde v hospodě koukali na televizi, není to tak dlouho, asi rok zpátky, na pořad o Peru a o Chile. A teď tam byly kohoutí zápasy a oni říkali: „Ty jo, podívej, tam je bída.“ Já říkám: „No, to by jsi se možná divil, jaká je tam bída. Ale co je důležité, že na ulici není třeba takový mrdník jako tady. Nebo nebyl tam takový mrdník. Tam prostě chodili lidi a dovedli dokonce po sobě uklidit.“ A teď oni zůstali čumět a říkali: „Ty tak můžeš povídat.“ A jiný říká: „No, on byl námořník. Jezdil.“ „Jo, fakt, jo?“ Říkám: „No, tak mám na to svůj názor.“ A můžu říct, že spoustu těch názorů, co jsem získal, člověk částečně furt ve svém životě používá. Takže to je vlastně třetí věc, co mi námořníci dalo.

T: A když jste mluvil o dobré partě, byly také rozdíly nebo neshody? Špatní důstojníci, kteří se povyšují, rozepře mašina versus paluba nebo něco takového?

N: Takhle. Když začnu těmi důstojníky, bylo to hlavně tím, jestli důstojník zažil moře od píky. Ale já musím zaklepat, já měl štěstí právě v tom, že kromě dvou nebo tří osob se mně tohle na lodích nestalo. A vezměte si, co tam těch důstojníků je. Kapitán, první, druhý, třetí palub. První, druhý, třetí mašina, to je sedm. A hospodář. U mě to možná bylo právě tím, že jsme dělali ty pořady a tam jsme stáhli všechno. Tak to muselo fungovat. My jsme hráli pro všechny a tlačili jsme je, aby mezi nás docházeli. Takže se mi naštěstí nepovedlo dostat tam, kde by byl markantní rozdíl, kde by důstojníci tahali sami za sebe a ten spodek táhl sám za sebe. Jenom jeden čif, tady někde z Litoměřicka, nevzpomenu si na jméno, ten buzeroval. Mně teda bylo řečeno, že to je čtyřikrát vyléčený alkoholik, že byl čtyřikrát na léčení. A ten, když se probral z denaturáku, tak buzeroval pro cokoliv, strhával prémie. Pamatuji, když ke mně přišel a řekl mi: „Tady, podívej, Vápeníku, tady ti zůstala rez a za to ti vezmu pět set korun dolů z platu.“ Já jsem se na něj podíval a říkám: „No dobrý, čífe. Nic se neděje. Já si koupím jedny rifle a mám to doma. Tak mi to sundejte.“ Prostě každé jsme byli nějaké. Já musím zaklepat, když s postupem času nad tím přemýšlím, tak spíš v dobrém než špatném.

Mašina – paluba. To samé. Myslím, že tam to byli hlavně kvůli penězům. Protože mašina vždycky měla nějaké přesčasy navíc, to je logické. Palubáci, pokud přesčasy nenachytali nějakou nakládkou, vykládkou, úpravou lodi, tak to na penězích bylo znát. Potom zase mašínáci tvrdili, že my se máme jako frajeři, vždycky nahoře, že jsme na vzduchu. A my jsme tvrdili: „Ty vole, já jdu dolů do velínu a ty tam jenom sedíš a kouříš.“ Takže tak. Ale já třeba jsem zažil na dvou lodích, že jsme se domluvili a udělali jsme závody, kdo chytí víc kryš. Tam tenkrát bylo hodně kryš. A my jsme si je kradli navzájem. Mašínáci je měli schované v pucvůli, my to měli v písku. A kde jsme mohli, tam jsme je tahali. Protože kapitán si nás jednou zavola a kdo mu ukázal, kolik kryš měl, tak ten dostal flašku balantýnky. A nám šlo o prestiž. Takže z hlediska vztahů mašina – paluba jsem nezažil zas takový markantní rozdíl.

Co znovu zdůrazňuji, že jsem se snažil, když jsem na loď přišel, okouknout partu. To vždycky trvalo tak měsíc. Jasně. Našli se tak tři čtyři lidi, kteří vám byli nejbližší. S těmi si člověk rozuměl nejvíc, s těmi šel na frťana, nejvíce s nimi pokecal. Já jsem se snažil na každé lodi dostat se k promítání, protože to mě vždycky bavilo. A vždycky jsem si k filmům připravoval různé gagy. Tak se mně povedlo, že jsem nalákal kompletně celou posádku, kromě tedy sloužících důstojníků, do kina, že budeme promítat americký film Robin Hood. Všichni tomu uvěřili, načež to bylo ruský film Robin Hood,³⁶⁰ který byl na lodi uložený už dvacet let v archivu. Řekl jsem, že mě to stálo dva kartóny plzeňského piva, že jsem to vyměnil s Bláníkem, kteří to měli jako nový film. Že to nevědí ani na ústředí a že až se zase potkáme, že film musíme vrátit. Můžu říct, že to snědli všichni i s navigákem. V šest hodin jsem v místním rozhlasu začal hlásit, že naše kino bude v osm hodin promítat americký film Robin Hood, že všechny zveme, že vstupné je jedno plzeňské pivo. Přišli všichni, včetně kapitána. Teď jsem si říkal: „Vápno, to bude průser.“ Pustil jsem předfilm „Jen počkej, zajíci“,³⁶¹ aby byli trochu nabuzení. Pak jsem pustil film a utekl jsem. Do dnešního dne je slyším: „Ty hajzle! Ty děvko podšítá! Já tě zabiju!“ (smích) Tenkrát na jídelně bylo asi třicet lidí a z těch třiceti patnáct zůstalo a dokoukali film.

Na třetí, čtvrté lodi, bavit jsem se se ženáci: „Ty vole, co ty tady děláš? Ty máš doma děti, ty blázne, koukej mazat domů.“ A on mně tvrdil: „Co tady děláš ty? Kolik jsi měl holek?“ A já říkám: „No, jednu. Moje manželka je první, kterou mám.“ On říká: „No, tak to bys měl doma řídit a tak v pětadvaceti sem nastoupit. Ty viš prd.“ Ti kluci to brali tak, že přijel domů k rodině, čtyři pět měsíců s nimi byl. Pár takových kluků znám, že opravdu se rodině věnovali. Tak si říkám, že jim dali určitě víc než ti naši tátové, kteří museli opravdu do práce chodit, chodili večer z práce a dítě je stejně vidělo jenom když šlo spát nebo při večeři. Ale ten námořník byl celých pět měsíců s nimi, takže jim to svoje otcovství dal daleko víc. Klobouk dolů před tady tím.

³⁶⁰ Pravděpodobně sovětský film o Robinu Hoodovi, nepodařilo se dohledat.

³⁶¹ Jen počkej zajíci (Ну, погоди!) – sovětský kreslený seriál pro děti, 1969–1986.

Pak také mi bylo řečeno: „Námořník, který nejezdí víc jak tři roky, tak prostě není námořník. Ten nezažil moře.“ Tady v Postoloprtech, jsme malé městečko a jsme tady dva (důraz) námořníci. Někáký Honza Taraba, který se přihlásil, když já jsem skončil. A v duchu si říkám, že to moje jméno muselo být zapsané opravdu dobře a je zapsané dodneška, protože mi volali z personálního, to bylo v roce 1991, jestli znám nějakého Tarabu. Já říkám: „Neznám, znám paní Tarabovou, ale zjistím.“ Pár referencí jsem zjistil, zavola jsem a oni říkali: „Fajn. A pane Vápeník, vy se za něj přimlouváte nebo nepřimlouváte?“ A já tenkrát říkal: „Já ho tak neznám, abych se za něj přimlouval, ale na druhou stranu pevně věřím, že to je kluk z Postoloprte, že neudělá ostudu Postoloprťům.“ Tak se dá říct, že moje jméno pomohlo, že ho přijali. Ale bohužel ten Honza opravdu odplul tři roky a po třech letech s námořní plavbou skončil. Měl smůlu, protože v té době se party opravdu tvořily trochu jinak, nebyly to české lodě a tak dále. Byl na lodi s některými kluky, kteří mě znali, tak já ho tenkrát vyloženě prosil: „Honzo, jestli můžeš, odpluj ještě aspoň jednu loď. Oni tě vzali kvůli tomu, že Vápeník se přimluvil.“ Odplul tedy třetí loď, ale pak říká: „Je to poslední, prostě končím.“ Je fakt, že když se potkáme a zavedeme řeč na moře, tak i on sám říká: „Ty vole, já tak toho lituju, že jsem odcházel. Já jsem tenkrát měl zůstat.“ Postupem času taky došel na ten rozdíl tady doma a tam.

Ti staří námořníci měli skutečně pravdu v tom, že kdo nezažil na moři víc než tři roky, bral řemeslo trochu jinak. Mimo to, já ještě když jsem jezdil, v devadesátém prvním roce, měli jsme padesát centů na den a nějaké tři a půl tisíce čistého. Svého času to byly dobré peníze, to nebudu říkat. Ale on začal jezdit jenom za dolary. A myslím si, že i to byla chyba, protože oni vyskočili hned automaticky nahoru v těch prvních letech, devadesát dva, tři, čtyři, pět, že místo, plácnu, v průměru sedmi tisíc čistého najednou měli dvacet tisíc čistého ti kluci. A on najednou z řemesla viděl jenom to, že si pomohl, že koupil byt, zařídil si ten byt, který by si z normálního řemesla nezařídil.

T: Vy jste jako jediný zmínil homosexuály. Jak byli tihle lidé na v posádce přijímáni?

N: Já o tom můžu říct dvě příhody, které se opravdu staly. Kdybych si na jméno vzpomněl, tak ho řeknu. Ale fakt si na to jméno nevzpomínám. A nechtěl bych někomu ublížit, kdybych řekl jiné jméno, které by tam nemělo být. Začnu tou lepší příhodou. Lepší příhoda byla, když moje manželka přijela za mnou na loď na postoj do Polska. To bylo na Praze, mám takový dojem, a tam dvě kajuty měly dohromady jednu sprchu. Tak moje manželka se sprchovala a on tam vlítnul. Omluvil se, ale manželka z toho byla úplně hotová. A já jí říkám: „Miluš, z toho si nedělej těžkosti. To je buk. Ten tě může vidět od shora dolů a vůbec nic.“ „Počkej, to myslíš opravdu? A s kým tady je?“ Říkám: „On tady má svého. To je v pohodě.“

Pak jsem se postupem času dopídil, na každém šprochu pravdy trochu, že oni se snažili na tu loď dávat, když tam byl jeden, tak tam hodili i druhého. Aby pokud možno ten jeden si nevyhlídl nějakého človíčka a teď ho otravoval, otravoval, otravoval. Aby nedošlo k nějakému incidentu. Takže když tam byl jeden, tak většinou, shodou okolností, byli na lodi dva. Jeden byl hospodář a jeden byl normální dělník. Takže byli dva buci.

Proč o to mluvím. Mně ten buk se říká blbě, ale prostě gay. Protože si myslím, že ti gayové si také mají o čem vyprávět. Jinak než ostatní. Kdyby ti kluci to sami o sobě neřekli, tak bych to do nich neřekl. Chodili s námi na kajutu, pili, večere na zádi, všechno. Až jednou tady ten se mi přiznal a říká: „Fakt, já jsem gay, Jardo.“ „To není možný. Jestli ty jsi gay, já jsem panenka Maria, ty vole.“ On: „Fakt, prisahám maťku.“ A teď mě ukazoval svého přítele a ukazoval mi, jak spolu žijí. Mně úplně vyskočily voči z důlků, nikdy bych to do nich neřekl. Nic jsem nepoznal. Takže šlo jenom o to, jestli to chtějí přiznat nebo ne. Samozřejmě. Starší námořníci tady o těch klucích věděli. Protože zase takové kvantum jich nebylo, takže moc dobře věděli, který to je.

Druhá příhoda je trochu jiná, horší, ale nakonec dopadla dobře. Na jedné lodi, jak jsem zmiňoval, jsme byli skupina: Marousek–Čadský–Vápeník, Máčava. A ten Jarda Čadský byl spíš jako panenka. Jsou takové typy, jak se říká: „Prdelka, panenka, vlásky, prostě jak panenka.“ A ten Jarda byl asi tři měsíce na lodi, my jsme spolu hráli to divadlo, hodně jsme se navštěvovali na kajutách a tak dále. A já jsem věděl, že tenhle kluk, gay, tam je. Protože shodou okolností jsem s ním byl na předcházející lodi. A po třech měsících ke mně přiběhl ten Jarda s brekem, úplně vyklepanej. Ti dva si spolu dali flašku a on se začal Jardovi svěřovat s city, že se mu líbí a tak dále. A ten Jarda, vezměte si, to byl kluk po vyučení, zrovna mu bylo devatenáct, mně v té době bylo asi dvaadvacet. O tolik starší jsem nebyl, ale přece jenom už jsem měl dvě lodě za sebou. Ani jsem tomu moc nevěřil. Spíš jsem si myslel, že Jarda to až moc nadsazuje. A já mu říkal: „Jardo, to tak není. On teda je gay, jo, ale to takhle neber. Prostě mu řekni, že ty gay nejsi a ať se nezlobí.“ Bohužel neuběhl ani týden a Jarda nejenom že přiběhl s brekem, ale úplně vyklepanej ke mně na kajutu. A řekl mi, že ten k němu přišel nalitej a začal ho opravdu jakoby ne znásilňovat, ale prostě otravovat. Že Jarda nevěděl, jak mu má utéct. Což tedy jsem vycítil, že asi opravdu ten rámeček přešel. Možná moje výhoda byla v tom, že toho kluka jsem znal z předcházející lodi. Řekl jsem: „Jardo, ty dneska chrápej u mě na gauči, já jdu za ním.“ A říkám mu: „Hele, poslouchej. Ty víš moc dobře, že já jsem se v životě pral jednou jedinkrát. A bohužel jsem málem toho chlapa uškrtil. Protože já neznám svoji sílu. Vždycky všechno řeším radši kompromisem nebo frťanem. Tak se spolu domluvíme. Toho Jardu nech na pokoji. To je kluk, který o tebe nemá zájem. A domluvíme to.“

Nech Jardu Jardou, klidně si najdi nějakého vopičáka jiného, když tě to. A bude všechno v klidu. Nebude to v klidu, stačí jednou jedinkrát že Jarda za mnou přijde, tak první, kdo se to dozví, bude kapitán. A jestli kapitán to nenahlásí na ústředí, tak to nahlásím já. A já pevně věřím, že ono to nějaký výsledek musí mít.“ Já jsem se nebál, pokud by to takhle šlo dál, to otevřeně říct. I kdybych měl dostat přes držku někde na chodbě. Nebál. Protože, prostě mně se to nelíbilo. Proč má někoho otravovat, když ten druhý nemá chuť. Hele, já musím zaklepat, ten Jarda měl od té doby klid.

Asi se ožral prostě. Nám přijdou chutě na ženský, tak jemu přijde na chlapa, no. Takhle nějak jsem to vzal. Kór tam, že jo. Zavřená kajuta, nikde nic, moře, moře. Ale absolutně je neodsuzuji. Mezi svými kamarády mám i holky, co žijí spolu, v Postoloprtech, dva kluky, co žijí spolu. A mám je jako kamarády a nestalo by se, že bych za ně nedal ruku do ohně. Pokud by potřebovali. Myslím si, že určitá část kluků samozřejmě takhle zaměřená byla, ale jak znova opakuji, mohlo se stát, že jsem byl třeba na lodi a ani jsem to nepoznal.

T: A když byly na lodi manželky, došlo někdy k incidentům?

N: Já jsem svoji manželku upozornil, že když pojedete do Polska se mnou, nebo do Ruska, tak musí počítat, že je až druhá v řadě. I když naštěstí musím zaklepat, že opravdu ani v Rusku ani v Polsku jsem žádnou milenkou neměl. Prostě neměl. Já jsem takový už od malička – pes, který štěká, nekouše. Já spíš jsem před tím utekl než nějakým způsobem. Ale i v tom Polsku jsem měl spoustu kamarádek. Protože když jsme přišli do podniku a v tom podniku se tancoval striptýz, tak jsem neměl strach se tam svlíknout do dobrých plavek, jak se říká u námořní plavby, a udělal jsem tam takové show, že jsem pak mohl do toho podniku přijít a měl jsem tam všechno zadarmo. Byl jsem geroj a nemusel jsem s nikým nic mít.

Zažil jsem takové věci, hlavně to bylo Polsko, když přijely manželky a teď jedna z nich u oběda říká: „Ale, ale nás tolik vlakem nepřijelo.“ A manžel jí říká: „To se nestarej, to jsou místní.“ (smích) Ale musím zaklepat, nezažil jsem nějaký rodinný incident.

Ale co jsem zažil, to je pravda, že když s námi byla jedna rodina na cestě, tak manželka toho námořníka byla velice hezká ženská a byla to vyloženě provokatérka. Byla to žena druhého strojního důstojníka. On potom, když skončil na plavbě, tak dokonce dělal někde na velvyslanectví. A ona na širém moři jde se opalovat, kompletně nahá, aby ji každý viděl. To nebylo nic k ničemu. On byl hrdý, že má takovou ženu. A já mu několikrát říkal, netykali jsme si, ale vykali, protože tam s důstojnictvem to trošku bylo něco jiného. Řekl bych padesát na padesát, kteří si se mnou potykali a kterým jsem stále vykal. Tak jsem mu říkal, že si myslím, že to není dobré. Že každý chlap to bere jinak, já že s tím problémem nemám, že si zajdu za roh a že jsem se naučil s Ančou dlaňovou si pomáhat. Ale bude s tím problémem mít někdo jiný a bude mít problém on.

Oni se pak spolu nepohodli, protože, jak jsem se potom dopídil, přesně to, co jsem čekal, se pravděpodobně stalo. Prostě jeden námořník ji chodil obšťastňovat v době, když byl pan důstojník ve službě. Oni měli dvě malé děti. Kluka, kterému bylo šest let, a holce asi osm. A jak se spolu hádali, tak děti vyhnali na chodbu a nechali je na chodbě. A já jsem šel z noční služby a ptám se děti, co se děje. A ony, že tatínek s maminkou se hádají a tak dále. Nedobouchal jsem se na jejich kajutu, tak jsem děti vzal k sobě na kajutu, byly se mnou přes noc. A druhý den jsem s tím důstojníkem měl velký incident, protože on mě pomalu nařknul, jako bych ty děti ukradl. Vyřešilo se to až u kapitána, kde samozřejmě já jsem si svoje řekl. Ale potom byl až do vylovení téhle manželky klid. Asi kapitán o tom věděl také, takže udělal nějaké verdum.

Co se tohohle týče jsem ale spíše zažil kanadské žertíky, které jsem i já rád prováděl a samozřejmě kluci prováděli rádi mně. Když se mnou třeba manželka byla v Polsku, najednou přinesli na jídelnu můj kožich. Vzali si od kapitána mástr klíč, tím jste se dostala do každé kajuty. Takže vlezli do naší kajuty, sebrali můj kožich, přinesli ho a jeden říká: „Hele, Jardo, byla tady Jolana, že včera sis u ní nechal kožich.“ Teď samozřejmě moje manželka zůstala koukat. Tak já říkám: „Toho si nevímej. To je jenom od Jolany, víš, to je taková...“ A žena, musím zaklepat, místní humor znala, takže to skousla vždycky. Loni jsme slavili dvacet let manželství, je to moje třetí ženská v životě, s kterou jsem se seznámil. Musím zaklepat, jiná už by mně dávno dala kufr za dveře. Kvůli námořničení a tomu všemu, co dělám dneska.

Pak se stalo, že na jednu loď přišel telegram, že připluje Vápeníková plus dvě děti. Na to vzpomínám strašně rád. Já jsem furt říkal: „Ty vole, kluci, já děti nemám. Já nevím, jaké děti do přístavu připlují, ale já žádné děti nemám.“ A i když jsem to na podnik napsal, tak furt přicházelo: „Vápeníková plus dvě“. To byla shoda náhod, protože nás tehdy bylo devět set námořníků, necelá tisícovka, a jezdili jsme dva Vápeníci. Já a nějaký Eduard Vápeník, strojmistr. Ten měl dvě děti.

Ale proč o tom vyprávím. Moje manželka je o pět let mladší a ještě i dneska jí netipují tolik, kolik jí je, což jsem rád, samozřejmě, a jsem na to jako chlap správně pyšný. A když tehdy manželka přijela, přišla na palubu a všichni si mysleli, že to je moje první dítě. A ona jak přišla: „Dobrý den, je tady pan Vápeník?“ „Nazdár! Pocem, pocem, já ti ukážu, kde táta má kajutu.“ Teď ona nevěděla, co se děje. Šoupli ji do kajuty a říkali: „Ty vole, hele, máš tam už dceru, ale manželku nemůžeme najít.“ Já říkám: „Ty vole, já nevím, no tak já se půjdu podívat.“ A pak jsme přišli na oběd a jeden u stolu říká: „Ty brďo, já ti povím, dceru máš pěknou. A kde máš tu ženu?“ Říkám: „To je ona.“ Takhle se podíval: „Počkej, to je tvoje manželka?“ Říkám: „No, to

je Miluška, my jiné děti nemáme. To vám tady říkám všem!“ Žena ze začátku na to koukala, ale pak byla strašně jakoby na výši, protože se jí povedlo, že se mnou byla čtyři měsíce na lodi. Ona byla jak rosnička. Jak jsme vypluli, tak jí bylo hrozně blbě. Takže i kluci, i důstojník třeba z mašiny jí nechal kajutu úplně nahofe, aby jí nebylo zle, aby tam mohla spát. To byla naše rosnička. Všichni věděli, že když Vápeníková vyšla na palubu, že budeme brzo v přístavu.

A jak jste se ptala, ani jsem nezažil nějaké rozepře v manželství. Jasně. Zažil jsem pár fórků v Indii, když přišel ekonom a kouká – dvě Indky v kuchyni loupou klukům brambory. On řekl: „Kluci, to není možný, co kdyby sem přišla nějaká kontrola!“ A kuchař říká: „No co, tak nemám na loupačku, tak jsem si tady koupil loupačku.“ (smích)

Zažil jsem číšníka, stewarda, který přijel normálně s kasír taškou a myslel, že bude kasírovat. Nevím, kdo ho takhle nalanařil. A jako já první měsíc čistil výfuk, tak on první měsíc kasíroval. Vždycky to bylo: „Piš to na toho. Piš to na toho.“ Tak on si psal všechny účty a pak po měsíci přišel a chtěl po každém dolary za to, kolik projedli a kolik propili. (baví se tou vzpomínkou) A když jsme pluli přes Suez, že jo, Suez nebo Panama, to byla jediná místa, kde jste mohla vybrat dolary. Protože jinak jste dostala v přepočtu dolarů měnu toho státu, kam jste přijela. Ale tady si lidi přímo vybírali dolary. Takže když bylo napsáno: „Napište si, kolik chcete kdo vybrat dolarů“, tak tenhle steward řekl: „Na to se vám nechytím. To je nějaká kamufláž. Nechci nic.“ Já mu říkám: „Ty vole, napiš si to, ty vole. Nebo ty dolary nedostaneš. Tady si fakt můžeš vybrat.“ „Á, to je jako s tím placením. Nehraju.“ Tak si nevybral nic, pak čuměl, že si všichni vybrali. Pak jsme připluli do Indie a kluci v kuchyni mu nakecali, že když v Suezu koupí jedno malé kuře za dva dolary, tak že ho na lodi vykrmí a tu slepici prodávají za dvacet dolarů v Indii. A teď udělali jakoby seznam „kolik kdo kuřat“. Samozřejmě, každý pro to žil. Já třeba měl napsáno „čtyři kuřata plus dvě krabice“ a tak. On přemýšlel a bylo vidět, že počítá, a pak si napsal počet kuřat, který byl pomalu do stovky. A byl hrozně dotčený, že kuřata nepřišla. Musím zaklepat, že na každé lodi, kam jsem přišel, jsem zažil několik kanadských žertíků. Ať už jsme je dělali my nebo někdo jiný.

Ještě jsem zapomněl rozhodně zdůraznit, že jsem vděčný, že se mi povedlo plout přes rovník, že jsem křtěný. To si opravdu s sebou vezmu do hrobu. Vzpomínky na křest mám vynikající. Kluci mě opravdu nechali vytrpět až do konce, ale se vším všudy, s tou parádou, s jakou to má být. Opravdu na to mám strašně hezké vzpomínky. A jako křtěnému se mi povedlo dva křty dělat osobně. Věřím pevně tomu, že těm, co vzpomínají, jak je křtil Vápno, jsem vrátil to, co jsem sám na křtu dostal. Že to nebylo jenom o tom, jak se povídá, že každý námořník pije jenom rum a nic jiného nedokáže. Že to nebylo jenom o tom chlastu, ale bylo to o srandě, o tom, aby každý měl zážitek. Moje přezdívka je „mečoun breptavej“ a stálo mě to dalších čtyřicet piv, protože samozřejmě jsem si zapamatoval pouze mečoun a teď jsem nevěděl, jestli breptavej nebo kecavej. Povedlo se mi za těch šest let u plavby plout i kolem světa. Máte třeba námořníky, kteří pluli dvacet třicet let a nepovedlo se jim to.

Jak jsem mluvil o tom, že jsem přijel na plavbu a bylo mi řečeno: „Nevyprávějte ty vtipy,“ tak pak jsem se dozvídal třeba na té poslední lodi, že asi pravděpodobně jsem na podniku taky byl v nějaké škatulce. Věřím tomu, že byly škatulky, že to tak bylo. Protože byli kluci, se kterými jsem se potkal třikrát čtyřikrát, a pak byli kluci, s kterými jsem se nepotkal nikdy. Po pravdě řečeno, byla škatulka těch, kteří jsou jakoby nepřizpůsobiví. Ať už mají problém s alkoholem nebo s čímkoliv. Tak ti budou plout tady poblíž. A pak jsou ti druzí, kteří jezdí na lodích, já bych neřekl privilegovaných, ale na lodích, s nimiž se počítalo, že pojedou na Panamu, že můžou dělat cestu kolem světa. A já bych řekl, že tím, jak jsem trošku dělal estrádu a ten humor, tak mě šoupli na ty druhé lodě, abych podpořil trošku, jak se říká, tu kulturu.

Měli jsme na lodi kapitána, který si vehementně přál První máj. A my jsme mu na lodi ten První máj udělali. Do dnešního dne kluci na to při srazech vzpomínají. My jsme mu udělali tribunu, všichni měli pionýrské šátky, čepičky. V jednu hodinu jsme se sešli, pochodovali jsme okolo lodí, všichni dostali transparenty, vlaječky. On byl šťastný. Prošli jsme, on si dal stakan vodky, byl to ruský kapitán, byl nadšený, že jsme oslavovali První máj.

T: On to nepochopil.

N: Nepochopil. Já říkám: „Kluci, co blbnete, budeme mít odpoledne volno. Tak si zahrajeme, no tak co.“ Tak truhláři udělali transparenty. Teď napsali „Ať žije První máj! Svátek práce“. Udělali jsme fáborky. No a pětadvacet se nás sešlo v průvodu. On měl na jedné ládovně tribunu, vedle něj stáli dva důstojníci, my jsme prošli, zasalutovali, ampliónem jsme pustili muziku, obešli jsme loď, on koukal z druhé strany, obešli jsme loď ještě jednou okolo něj, zasalutovali, všichni byli spokojení. My jsme se tomu zasmáli, on každému dal stakana vodky, my jsme byli spokojení, ve tři hodiny jsme měli po pracovní době, napsáno jsme to měli do pěti, tak co, proč ne.

Pravda, taky jsem zažil jedny Vánoce, které byly takové kruté, protože náš mistr nás nechal vehementně vykysat, že ještě za pět minut pět jsme byli na stožárech a oklepávali jsme stožáry a měli jsme ještě práci. Protože jinak se o Vánocích většinou dělalo do tří hodin, pak se připravoval stromeček. A tady nás teprve

v pět sundal dolů, my jsme se šli umýt, a v šest měla být slavnostní večeře. Nemůžu si vzpomenout na jméno, ale měl přezdívku Globus. On fakt tak vypadal. Dneska můžu říct, že pomalu já jsem taky Globus. (ukazuje si na břicho) On měl postavičku opravdu toho globuse. A tenkrát jsme se my, jakoby ta spodina, což je asi pět dejmanů, palubáků, ne ti z mašiny, prostě jsme se dohodli, že si k tomu slavnostnímu stolu sednout nepůjdeme. Že tohle je trošku vrchol a že si měl uvědomit, co udělal. A že dokud si to neuvědomí, že budeme na kajutě. Já si ani nepamatuji, ale myslím, že to bylo na Kriváni. Prostě jsme se domluvili s kluky, že ať nám pošlou večeři dolů, že se najíme v kajutě, uděláme hostinu a tak dále. No, musím zaklepat, opravdu nejdřív přišel on. V šest hodin a pět minut ho poslal samozřejmě kapitán, ať nám jde domluvit. My jsme řekli, že ne, že neexistuje, že si musí on uvědomit, že jsme taky parta a nejenom tehdy, když on chce, abychom byli parta. Asi v šest patnáct přišel náš čif. A vyvrcholení všeho, když přišel kapitán. Ten nás přišel požádat. Řekl bych, že už při tom čifovi jsme se shlukli, že prostě nepůjdeme. Ten kapitán, to byla ta třešinka na našem dortu, že jsme něco dokázali, že prostě nepůjdeme. Tak jsme na tu slavnostní večeři nešli. Ale slíbili jsme, že přijdeme po večeři. Takže vlastně teoreticky šlo o to, že jsme si předkrm a jídlo dali na kajutě, v půl osmé jsme byli nahore a sesedli jsme se a rozdávali jsme dárky. Že jsme vlastně nebyli při připitku a při večeři. Ale musím zaklepat tady na ty zdravé zuby, že od té doby bocman s námi jednal trošku jinak.

Měli jsme doktora, nějaký doktor Piños. Perfektní, perfektní doktor. Ten když nám dělal lékařskou ukázkou, jak vypadá žena, abychom to po sedmi měsících věděli, tak na to nezapomenu dodneška: „Tohle je prso a to je ruka tady. Abyste si vzpomněli, když přijedete domů, co máte doma.“

Bavily mě strašně poplachy. Do té doby, než jsem byl na Míru. Na Míru byl jeden člun motorový a jeden na pádla. Vždycky se zkoušel ten motorový. A jednou ten motorový odplul. Jenže jak odplul, motor nějak zakiksoval a pak dobrých šest hodin pádlovací člun dostával ten motorový zpátky k lodi. Na to nezapomenu. Jednou mi kluci udělali další kanadský žertík, který jsem jim skousnul. To bylo po třech měsících na lodi. V noci mě vzbudili, že se potápíme a že si musím nafouknout vestu, abych byl připraven. Já jsem si ji nafoukl 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 a říkali: „Ty vole, Vápno, co blbneš, jak ten ajetřák.“³⁶² Tak jsem pochopil, že si zase ze mě někdo udělal srandu, že jsem tři a půl hodiny cvičil v nafukovací vestě. Ale já si myslím, že to bylo ku prospěchu, protože celý den se o ničem jiném nevyprávělo než o tomhle.

Stalo se mi s Vítkovicemi, že jsme se dostali do havárky. To bylo s Honzou Jurcou, jestli vám to náhodou nevyprávěl. Nás opravdu vlastně roztrhala druhá loď. Naštěstí jsme byli vyloženi. Když dneska koukám na ty záběry, tak si říkám: „No vidíš, být naložení, tak bůh ví, co by se dělo.“

A povedlo se mi, že na každé lodi, co jsem byl, jsme dělali různé turnaje. Ať už v kartách, v kanastě, v šachách. No a když to ještě víc shrnu, tak námořníčení mi trošku pomohlo i k tomu divadlu, dostat se blíž k našim profesionálním hercům. Protože dcera námořníka, nějakého pana Zyky, byla na lodi, když jí bylo asi jedenáct let. My jsme si hrozně padli do noty. Ona za mnou chodila jako za strejdou, furt nám byla za prdeli a furt s námi něco dělala. Já jsem jí říkal Malá mořská víla, ona mi říkala Piráte. Takže jsme si vždycky na Vánoce psali: „Ahoj, Piráte“, „Ahoj, Malá mořská vílo“. No a co čert nechtěl, když už jsem na moři skončil, jdu s manželkou v Lounech po náměstí a někdo za mnou běží: „Nejste náhodou Pirát?“ Já se takhle podívám a říkám: „No, když se ptáš, nejsi náhodou Malá mořská víla?“ Tak jsme se zase sčuchli, mírně jsme se i navštěvovali. Dneska je to Gábina Hámová, vzala si za manžela Aleše Hámu. Takže Aleš nám na několika divadelních projektech i pomohl a my jsme mu zase pomohli v určitých věcech, prostě spolupracujeme.

Takže se dá říct, že i v dnešní době se s tím mořem setkávám na každém kroku. A můžu sám za sebe říct, že jsem hrdý, že jsem tohle řemeslo mohl dělat. Pro mě je to opravdu něco, k čemu bych se normálně nedostal. A seznámil jsem se tam opravdu se spoustou dobrých kluků, se kterými dodnes udržujeme i nějaký kontakt. A furt si slibujeme, jak se navštívíme, a nikdy k tomu ještě nedošlo. Ale já pevně věřím, že k tomu někdy dojde. A už jenom to, že si napíšeme, zavoláme, tak to beru, že to je jedna ze součástí mého života. Kdybyste dělala jakékoli jiné řemeslo, tím se nechci nikoho dotknout, chraň mě Pán Bůh, ale nedá se to srovnat.

³⁶² Postavička z dětského kresleného seriálu „A je to“.