

MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Kuchařem na lodích
československé námořní plavby – kniha II.
Od let pohodových k chaosu

Pavel Braňka

počet stran 144

vazba brožovaná

fotografií a ilustrací 83

běžná cena 333 Kč, naše cena 299 Kč,

cena K“M“K 265 Kč

ISBN 978-80-86930-35-0

Váženej čtenáři, vítěj na stránkách vzpomínání na šťastný léta mého života. Po úspěšném vydání první knihy, rozsáhlého historického románu z doby napoleonský éry, sem se rozhod položit na papír vzpomínky na svůj, vpravdě dost nevšední život. Tedy, aspoň jeho podstatnou část. Předeseílám laskavému čtenáři, že je kniha psaná v nespisovný češtině a v námořnickým slangu. Pro drsnej život námořníka se uhlazenej jazyk jaksi příliš nehodí.

Jako lodní kuchař dnes už dávno neexistující Československé námořní plavby sem na moři strávil dlouhý léta a byl bych tam setrval až do důchodu, nebejt divoký privatizace v porevolučním chaosu. Díky týhle privatizaci, který v podstatě rozuměli jenom ti, co o ní rozhodli a organizovali ji, přešel pojednou jeden z nejúspěšnějších československejch podniků do soukromého vlastnictví podvodníka, obratně dirigovaného tehdejšíma politickejma veličinama a špičkama bývalou státní bezpečností. Záhy na to byly lodě rozprodány cizím rejdařům a naše vlajka zmizela z moří a oceánů. Navždycky po třiceti šesti letech. Byl to podvod jako Brno, šlo o miliardy. No nic, je to pryč.

Rozhod jsem se sepsat tuto knihu vzpomínek. Mám důvody se domnívat, že by laskavého čtenáře vyprávění, proložený fotografiemi z mojí sbírky mohlo zaujmout. Těch zemí bylo přes sedum desítek. Jsme jedna z mála zemí na světě, který nemá moře, z čehož

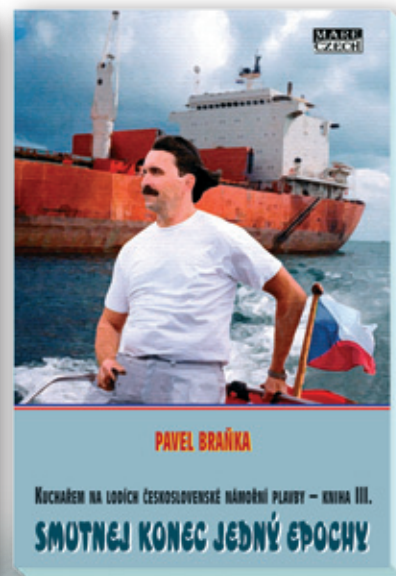




je velice pravděpodobný, že má český suchozemec vo námořnicině dost zkreslený představu. Absence moře v naší krásné zemi je zatracená škoda. Moře nelze nemilovat. Stejně jako ženy, který mi někdy svejma vlastnostma moře silně připomínají. Je silný a nezkrotný, bouřlivý, divoký a svárlivý, nepoddajný, ale taky krásný, dokáže okouzlit a pohládit po duši, lahodí voku a dokážete na něj, stejně jako na krásnou ženu, čumět celý hodiny. A stejně jako se ženou, když už ji máte po několika dnech dost a zatoužíte po společnosti kámošů a hospůdce, nepřijde-li druhý den, postrádáte ji.

Jsou to moje životní příběhy, ale taky mužů, námořníků, se kterejma sem měl co do činění. Kniha by mohla bejt pro některý jedince i poučením, zejména pro nastupující mladou generaci. Učte se jazykům a cestujte po světě, máte-li k tomu příležitost. Avšak mohu-li doporučit, nevěnujte příliš času vosvědčenejm turistickejm trasám a destinacím. To všechno znáte z televize nebo si to najdete na netu. Děte se radějc podívat do míst, kde žijou lidi. Poznejte, jak žijou, co říkaj a co si myslěj. Stanete se bohatšími na zážitky a vzpomínky, který vám na rozdíl vod peněz nikdo neveme. Naučíte se bejt tolerantnějšima k jinejm národům a rasám. Dost možná i přestanete přesvědčovat sami sebe vo nadřazenosti bílý rasy. A taky možná budete hrdý na to, že jste Češi. Ne proto, že bysme byli něco extrovního, ale možná proto, že když na to hrdí nebudete, stejně zůstanete Čechama, ať se děje, co chce. Tak aspoň buďte hrdí bez ohledu na to, jak to právě v naší zemi vypadá. Velice často, když sem se i v těch nejuvdálenějších koutech světa setkal s českým výrobkem, neopomněl sem zdůraznit, že to je od nás, z Československa. Například řidičovi naší tramvaje v New Orleans a tvářil sem se přitom, jako bych ji sám vymyslel a sestrojil. Nebo prodavačovi v Kuvajtu, když sem v jeho krámu viděl elektrohodiny Křižík.

Ale dosti už toho tlachání. Pod'me na věc. Ale jak začít? Nejlíp asi bude vod začátku. No jo, to se lehkó řekne, ale kde ho hledat. Možná... na začátku toho všeho bylo bezesporu moře. Povězme si něco krátce vo moři a pak se pod'me juknout, kde sem se s ním prvně setkal.



Vyšlo a připravujeme:

Kniha je rozdělená do kapitol ve třech vydáních. Jedna loď, jedna kapitola. Existují však výjimky, že? Tuším jedna, maximálně dvě. Každá kapitola začíná anekdotou z námořního prostředí. To jen tak pro zpestření. Na konci každé kapitoly pak čtenář nalezne vobrázek lodí, dobu a datum nalodění, jakož i seznam navštívených přístavů a dobu v nich strávenou.

O autorovi:

Pavel Braňka (nar. 1955), vyučil se kuchařem v Poděbradech. Po vojně začal pracovat u Československé námořní plavby a v roce 1976 nastoupil jako III. kuchař na loď MÍR. Celkově sloužil na jednadvaceti lodích. Ženatý od roku 1980, službu na sedm let přerušil v roce 1983, kdy se mu narodil první syn. Po narození druhého syna se na moře v roce 1990 vrátil. S loděmi se rozloučil v roce 2003. Žil rok v Německu (1993) a v USA (1999-2000). Od roku 2004 žije trvale ve Velké Británii, kde je šéfkuchařem v hotelu. V roce 2010 mu vyšel rozsáhlý historický román „Maršál Ney“.



Ukázka:

Kapitánovi vobrovský pasažírský lodi oznámili, že z kajuty číslo 369 dlouho nikdo nevyšel. Kapitán dal kajutu vovedřít. Ležel tam mrtvej žid.

„Ajajáj,“ zaúpěl kapitán. „Bocmane, to by byly v přístavu pěkný voplejtačky. Nechci s tím nic mít. Zabalte ho v noci do plachty, dejte mu na nohu šakl a šoupněte ho nenápadně, povídám nenápadně, do moře!“

„Ano, pane!“ srazil podpatky bocman, u kterýho by si pozornější pozorovatel všimnul, že už má něco vytroubíno. Druhej den jde kapitán zkontrolovat, jak bylo uposlechnuto jeho rozkazů. Nakoukne do kajuty a nevěří vlastním vočím. Mrtvej žid tam leží nataženej jak kravskej vocas, stejně co včera. Nechal si zavolat bocmana, a když všichni vodešli, udeřil na něj:

„Vy chlape mizerná, vožralá, to si zodpovíte! Proč ste mě neposlech? Včera jsem vám nařídil, abyste toho mrtvého žida hodil do vody. Kurva, furt tam leží.“

„To pardon, pane. Z kajuty 396 sem vyhodil mrtvého žida do moře, dle vašeho rozkazu,“ hájil se bocman a vočíčka mu jen svítily.

„Cožel?“ zarazil se starej. „Tam taky ležel mrtvej žid?“

„Nóó, teda von tvrdil, že není mrtvej, ale pane kapitáne, znáte židy, víte jak sou prohaný!“

Kapitola vosmá

– šéfkuchařem na plnej úvazek

Nalodění na lodi 'Orlík' bylo velice krátký. Musel sem vylodit ze zdravotních důvodů. Ale než k tomu dojde, povězme si něco o lodi. 'Přehradý', jak se jim vobecně říkalo, byly čtyry nový lodě postavený v loděnici 1. Máje v Rijece, jak už předesláno. Orlík byl postavenej jako první z nich v roce 1980. Těma dalšíma byly 'SLAPY', 'LIPNO' a 'ORAVA II'. Byly to cargo typy s výložníky a všechny měly necelejch 16 000 DWT. Byly to teda nový funglovky. Kuchyň byla prostorná, se dveřma na zád. Vobě jídelny byly situovaný na obou koncích kuchyně, respektive nejprve se vcházelo do přípravný stevardů a z nich do jídelny. Sklady byly vo patro níž spojený výtahem. V palubě byl votvor pro palety a portálovej jeřáb. Dveře lednic už měly moderní uzávěry, stačilo teda jen přibouchnout bez zdlouhavýho šroubování křídlovek. Chlazení bylo rovněž moderní konstrukce. Žádný žebra s chladící či mrazící směsí, ale ventilátory. Ty vhněly studenej vzduch. Na stejným patře co sklady byla i tělocvična se stolem na pinčes. To sem uvítal. Hraju dobře, hraju rád.

Vlak z Aalborgu vodrazil vod perónu krátce po poledni a v sedum večír zastavil na hlavním nádraží v Hamburku. Dánsko je malý, vlastně jsem ho přešel celý. Aalborg je úplně na severu. Přejeli sme po mostě i přes Kielskej kanál. Most je vysokéj čtyřecet dva metrů. Bylo zajímavý vidět průplav i z jinýho pohledu. Na tom mostě, jak mi utkvělo v paměti, byl zajímavěj přepravní prám pro auta. Na mostní konstrukci byla na lanech zavěšená plošina. Pohybovala se na kolejnicích jako portálový jeřáb. Plošinu vobsluhoval 'převozník'. Auto najelo na plošinu, a když nebyla v dohledu žádná loď, přejela plošina s autem na druhou stranu. Vše bylo naprosto vymakaný. Je jedinej svýho druhu v Německu a chráněnej památkářema. Převozník jen musel dávat pozor na lodní provoz. Ale asi měl informace o pohybu lodí. Lodě v Kielu totiž jezdily v obou směrech samostatně, ne v konvojích a docela velkou rychlostí. I když je kanál proti tomu Suezskýmu podstatně užší. Fakt je, že mi mnohokrát zatrnulo při míjení jinýho plavidla. Srážka deseti tisíců tun, valících se proti sobě, nemůže bejt nic příjemnýho.

Měl sem vod hospodáře adresu agencie, kde sem se měl údajně dovědět, kde je 'Orlík' uvázanej. Došlo na taxi. Na uvedený adrese nikdo nebyl. Bodejť ne, bylo skoro vosum večír. Pod agencií ovšem byla typická hamburská hospoda. Dvě piva na baru mi zvedly náladu. Taky bylo radno přemejšlet, co dělat. Z úvah mě vytrh barman otázkou, co sem zač. Byl to Jugoš, a tak s nim byla celkem domluva. Vyslech si, v čem je problém. Takovejch jako já tam muselo bejt za tejdén spousty.

„Dej si ještě jedno, zavolám známýho. Umí česky a loď ti najde.“ Dal sem ještě jedno a čekal. Za chvíli mi někdo poklepal na rameno. Votočím se a hledím do tváře černocho.

„Nazdar,“ povídá.

„Nazdar,“ odvětim jako bysme se znali léta.

„Tak co je to za škopek?“

„Orlík.“

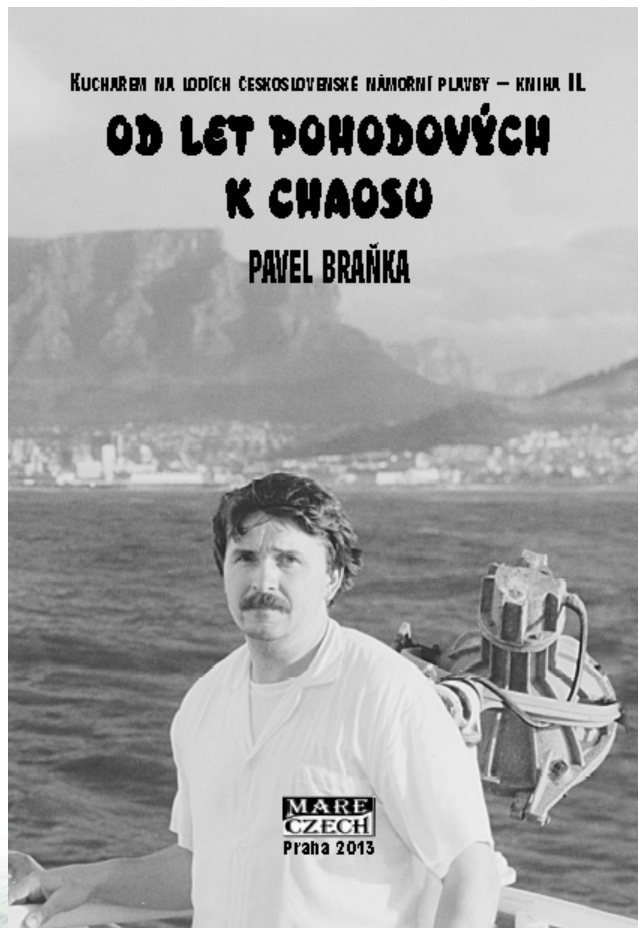
„Fajn,“ přikejv a vodošel. Jak se ukázalo, byl to zaměstnanec agencie a měl kontakty. Zavolal na správu přístavu a tam mu řekli, kam se vrátit. Taxi mě dovezlo až k lodi. U trapu mě přivítal druhý palubní Jirka K. Znal sem ho i jeho příjemnou paní už z Jiskry. Tehdáž byl ještě jako třetí.

Loď zářila čistotou a novotou. Když mluvím vo tý čistotě, mám tím na mysli skutečnost, že nebyla zamořená 'karlukama'. Tedy hmyzem po lodích velice rozšířeným. Byli neškodný, co se člověka týkalo, ale přeci jenom pohled na ně nebyl příjemnej. No, člověk si zvykne na ledacos. Jejich domovem byla hlavně kuchyně, bylo tam žrádlo. Ale vyskytovali se i po kajutách. Stříkání Baygonem, dost účinným sprejem, trochu redukovalo jejich počty (mnohdy z tisíců na stovky), ale de facto byli nezníčitelní. Snad by vodovali i atomovému výbuchu. V Čechách se jim příznačně říká 'Rusáci'. Na loď se dostávali v Asii s různým nákladem.

Velitelem 'Orlíku' byl kapitán P., jeden z nejschopnějších velitelů jaké plavba měla. Hospodářem byl pan J., taktéž velice schopný, ovšem na jiným poli působnosti.. Bylo vo něm známý, že dává přednost mužům, ale ve spojení s kapitánem, se kterým nalodoval převelice často, to byla vyhlášená a schopná pašerácká dvojka. Pan J. to organizoval, kapitán to zaštiťoval svojí autoritou. Nic proti tomu. To slibovalo mnohé.

Překvapením pro mě byla persona druhýho kuchaře. Jarda B. byl, myslím, z Nymburka, nebo Lysý nad Labem, a v Poděbradech sme se spolu učili dokonce v jednom ročníku. Šéfkuchař byl nákej V., ale ten mě nezajímal, když sem ho střídal. Hamburk jako takovej mě taky v tý chvíli nezajímal. S převzetím funkce bylo dost starostí a nechtěl sem nechat nic náhodě. A pak, bylo to dost daleko do města. Věnoval sem veškerej čas chodu kuchyně s hospodařením, zásobami a účetnictvím. Ten kluk na nalodovacím měl tehdáž pravdu, když mě přemlouval, abych vzal ten job na 'Jiskře'. Získaný zkušenosti se teď náramně hodily. Pan J. byl dost pedant a starej uměl bejt vostrej co břitva. Nicméně byli voba velice korektní a nikterak mi neházeli klacky pod nohy. Vostatně, dobrá pověst mě předcházela a některý kluci už mě léta znali.

Hamburk je jedním z největších přístavů světa. Leží na místě, kde se vlejevají řeky Bille a Alster do Labe. To je náký vody, čtenáři! Aby mohlo město normálně fungovat, muselo bejt vybudovanejch skoro dva tisíce pět set mostů! K moři to je dobrejch sto deset kilometrů. Po tejdenní vykládce v Hamburku se k Severnímu moři 'Orlík' vydal. U výjezdu do moře je velká prosklená oficína správy přístavu. Ta má za povinnost nejen dohled nad lodním provozem, ale i zahrání národní hymny každý lodi na rozloučenou, podle vlajky na zadním stožáru. Viděli vodplouvat Čehuny, zahráli 'Kde domov můj', ale určitě si mysleli 'Kde domov náš'. Hymnus se z velkejch tlampačů nesl nad vodou a člověka to docela vzalo u srdce...



Kapitánovi vobrovský pasažérský lodi vzorními, že z kajuty číslo 369 dlouho nikdo nevyšel. Kapitán dít kajutu vodořit. Ležel tam mrtvej žid.
„Májo,“ zaupěl kapitán. „Boomane, to by byly v přístavu pěkný voplejáčky. Nechdi s tím nic mít. Zabalte ho v roci do plachty, dejte mu na nohu šákl a šouprně ho nerápahně, postdím nerápahně, do moře.“
„Ano, pane! sračký podpa ky booman, ukterýho by si pozoměšit pozorovatel všimnul, že už má něco vytroubno. Druhý den jde kapitán zkontrolovat, jak bylo uposládnuto jeho rozkazů. Někouline do kajuty a nešetí všestrán voim. Mrtvej žid tam lež nášernej jak kravský voce, stejně vo všera. Některá si zavdat boomana, a když všetrá vodošit, udělil na něj: „Vy chlape miserní, věrní, to si zodpovíte! Proč ste mě nepodleh? Všera jsem vám našel, abyste toho mrtvýho žida hodi do roci. Hurto, fut tam lež!“
„To pardon, pane. Z kajuty 366 sem vyhodil mrtvýho žida do moře, ale vašeho rozkazů hájil se booman a vošča mu jen stáhl.“
„Cožel? zaraž se starej. „Tm taky ležel mrtvej žid?“
„Jó, teda von brdíl, že není mrtvej, ale pane ka plitně znátežky, vše jak sou prohaný!“

Kapitola vosmá - šéfkuchařem na plnej úvazek

Nalodění na lodi 'Orlík' bylo velice krátký. Musel sem vyložit ze zdravotních důvodů. Ale než k tomu dojde, povězme si něco o lodi. Přehradý, jak se jim vobecně říkalo, byly čtyry nový lodě postavený v loděnici 1. Máje v Rijee, jak už předasláno. 'Orlík' byl postavenej jako první z nich v roce 1990. Těma dalšíma byly 'SLAPY', 'LIPNO' a 'ORAVA II'. Byly to cargo typy s vyložníky a všechny měly neolejch 16 000 DWT. Byly to teda nový funglovky. Kuchyně byla prostorná, se dveřma na záď. Vobě jídelny byly situovaný na obou koncích kuchyně, respektive nejprve se vcházelo do přípravný stewardů a z nich do jídelny. Sklady byly vo patro níž spojený výtahem. V palubě byl vtotvor pro palety a portálověj jeřáb. Dveře lednic už měly moderní uzávěry, stačilo teda jen přibouchnout bez zdlouhavýho šroubování křídlovek. Chlazení bylo rovněž moderní konstrukce. Žádný žebra s chladiči či mrazicí směsí, ale

Vočení se nám otní kapitán. Když se vrátí zpět na loď, gratulovali mu důstojníci a ptali se, jak se mu v maršéství líbí. Nesypal přiř radšeně a po chvíli přemýšlel se světlí.
Před maršéstvím jsem šel v domněn, že moje domácnost bude jedna velká loď, na které jsem, stejně co tady kapitánem.
A není blůvák?
Je, přirově, jenom sem nebůl, že si baru admiráři!

Kapitola devátá - konečně šéfem

Začátkem prosince sem nalodboval na loď *'Křtůvů'*. Byla to loď typu *'Blavák'*, jedna ze sesterských lodí. Do Krdeljeva se jelo vlakem. Bylo to nesrovnatelně lepší než autobusem, jak již popsáno výše. Jel se mnou taky Pavel, třetí kuchař z *'Větkovce'*, tentokrát jako druhý kuchař. Přestože byl Pavel trochu svéráz, byl to fárověj kluk, a tak sem byl za něj rád. Mít k ruce někoho, koho už dobře znáte, je nesporně výhodou. Rýsovaly se další partie šachu. Dalším členem týmu byl nějaký Jarda W. Už třicátník, svobodnej, syn pražského taxikáře. Rodiče rozvedení, stranil matce. Byl to kuchař, první na lodi, a jelikož pro něj nebylo momentálně místo kuchaře, nalodboval co steward. Byl to dost sebevědoměj Pražáček, ale momentálně šel v Ústí nad Labem. Spal na vypušený posteli od sousedky Rusky. To nám všeho stačil říct oestou. Jinak to byl kousek! To ostatně uvidíme.

Šéfkuchař, co sem ho jal střídat, byl nějaký Slovák, na jehož jméno si už nevzpomínám. Kapitán, nám už dobře známěj *'Buzerovů'* kuchař, Pišingr našťestí taky končil. Místo něj s náma přijel další, čtenář i už známěj velitel, kapitán N. První na lodi byl i lodní lékař, mladěj chlup z Bratislavy. Kuře a buchta, to byl požadavek Pišingra na oestu domů. Jo, něco sme mu s Pavlem vytvořili, ale moc sme se mu s tím nemzlili. Pozdějo nám totiž vzkázal, že už s ním nikdy nesmíme jet, což sme voba kvitovali s povděkem.

Hospodářem tam byl Jirka G., doela pohodář. Jelo se s ním v poklidu. V ty době na lodích eště nebyly počítače, a tak se veškerý naše úšet-

”



Nahoře vlevo: Znak na komínů našich lodí

Nahoře vpravo: Blbinky v baru. Srážení dekama z klády

Dole: V Kielský šlojzně



Nahoře: Chlubim se cizím ulovkem

Uprostřed: Tu jachtu za mnou bych chtěl zase jednou vlastnit. Teďa, ne že bych ji už někdy vlastnil, ale už sem jednou chtěl



Dole: Jako na vojně, vždy připraven



”

„To není pokuta, ale clo, súdruh Branka!“

„Je snad vo to menší!“

„Pod, ty vole, a nedráždi je,“ uodil Láda. Byl na tom vo pár stovek lip. To na nás zkoušeli i clo na léky, jmenovitě Brufen. Ale neuspěli. Měli sme svoje práva dost namáklý. Léky se neclily.

No, pokaždý to nevyde. Bylo to poprvý a taky naposledy, co sem kryl platil clo. Jen vo mnoho let pozdějo mi v Londýně na letišti zabavili deset kartonů cigaret. Ale pokutu sem nedostal. Clo tehdy nebylo prodělek, jen sníženěj zisk. Častka za prodaný hi-fi byla hodně vysoká. Rovněž tak úspora na cigaretách, jež jsem nemusel kupovat. Ale nasranej sem byl tehda řádně. Hlavně proto, že na mě Jani čekala v noci na nádraží v Kolíně a já tím rychlíkem nepříjel. A ani sem neměl možnost jí dát vědět, co se nám přihodilo. Mobily byly teprve ve vývinu. Kokotli slovenský.

M/S KRIVÁŇ – doba nalodění od 3. prosince 1981 do 11. března 1982



Prosinec – Krdeljevo, Jugoslávie – Suezský kanál, Egypt
– Akaba, Jordánsko – Suezský kanál, Egypt
Leden – Kielský kanál, SRN – Lübeck, SRN
Únor – Norrköping, Švédsko – Kielský kanál, SRN
– Castellon de la Plana, Španělsko – Suezský kanál, Egypt
– Jeddah, Saúdská Arábie – Suezský kanál, Egypt
– Krdeljevo, Jugoslávie – Tripolis, Libye – Augusta, Itálie
– Krdeljevo, Jugoslávie

”

Popravdě, Hamburk je dobrý přístav, když je rodina doma. Stídal mě jeden z těch mnoha pražských šéfkuchařů, z těch starších. Já byl nastupující generace. Nepadli sme si do voka. Za dva roky povýšil na hospodáře. Ale vo tom sž na jiný loď.

Zůstal tam druhý kuchař Petr E. Dooela sme si rozirořli. A celkem i Jani. Taký Pražák. Básnil nám vo svý lásoe, mluvil i vo svatbě... Za pár měsíců k nám přijel na návštěvu. Přespal u nás. Nejdřív mě udivil telefon v igelitce. To prej „aby mi ta mrcha nezvěšovala účet za volání“. Aha, tak bylo asi po lásoe, napadlo mě hnedka, ale přes zuby sem to cedit nechtěl. Ve finále nás nasral urvaným umyvadlem. Prej si je zvyklej před spaním mejt hnáty.

„To je chvályhodný, ty gumo. Přistě se rači vojsprohuj celej. Vanu jen tak neurveš!“ Ale no, sou horší věci. Na fotoe dole má 'Bratislava' rudý komíny. Je v barvách momentálního dlouhodobého nájemce. Jinak byly normálně žlutý se znakem ČNP.

M/S BRATISLAVA – doba nalodění od 26. února 1991 do 25. října 1991
26. února Amsterdam, Holandsko



2. března	La Coruna, Španělsko
21. března	New Orleans, USA
16. dubna	Leningrad, SSSR
29. dubna	Naantali, Finsko
27. května	Brunswick, USA
4. června	Port Caizer, Jamaika
29. čerua	Kokkola, Finsko
28. srpna	Vasa, Finsko
1. září	Rauma, Finsko
30. září	New Orleans, USA
3. října	Gonzales, USA
25. října	Hamburk, Německo

100

Obsah

Kapitola v osmá	
- šéfkuchařem na plný úvazek	3
Kapitola devátá	
- kmořně sžtem	11
Kapitola desátá	
- zase na 'Vitkovciích'	27
Kapitola jedináctá	
- zpátky za hranice všedních dní	43
Kapitola dvanáctá	
- sladkej život v Korci	53
Kapitola třináctá	
- znova vo veduce	69
Kapitola čtrnáctá	
- s rodínou na cestách	79
Kapitola patnáctá	
- zase v kotadce	99
Kapitola šestnáctá	
- znova na 'Vitkovciích'	123

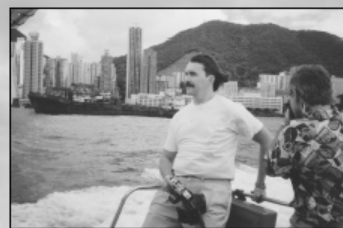
101



Nahoře: V labyrintu města Hongkong

Uprostřed: Hongkong mi zůstal za zádoma

Dole: Frčíme si to do Hongkongu



KUCHAŘEM NA LODÍCH ČESKOSLOVENSKÉ NÁMORNÍ PLAVBY – KNIHA II.

OD LET DOHODOVÝCH K CHAOSU

PAVEL BRAŇKA

Ilustrace na obálce Marek Příkrýl.
Fotografie sbírka autora a nakladatelství Mare-Czech.
Grafická úprava a technická redakce Marek Příkrýl.
Jazyková redakce Mgr. Jana Šimáčková
Sazba a litografie Mare-Czech.

Vydalo nakladatelství Marek Příkrýl – Mare-Czech,
Křivenická 426/42, Praha 8-Čimice,
e-mail: nakladatelstvi@mare-czech.cz, www.mare-czech.cz
jako svou 50. publikaci, v edici Loď v české minulosti svazek 34.

Vydání 1., Praha 2013.

ISBN: 978-80-86930-35-0

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

Žádná část tohoto díla nesmí být reprodukována nebo kopírována v podobě mechanické, elektronické anebo jiné jakýmkoliv jiným informačním systémem bez předcházejícího souhlasu držitele autorských práv.