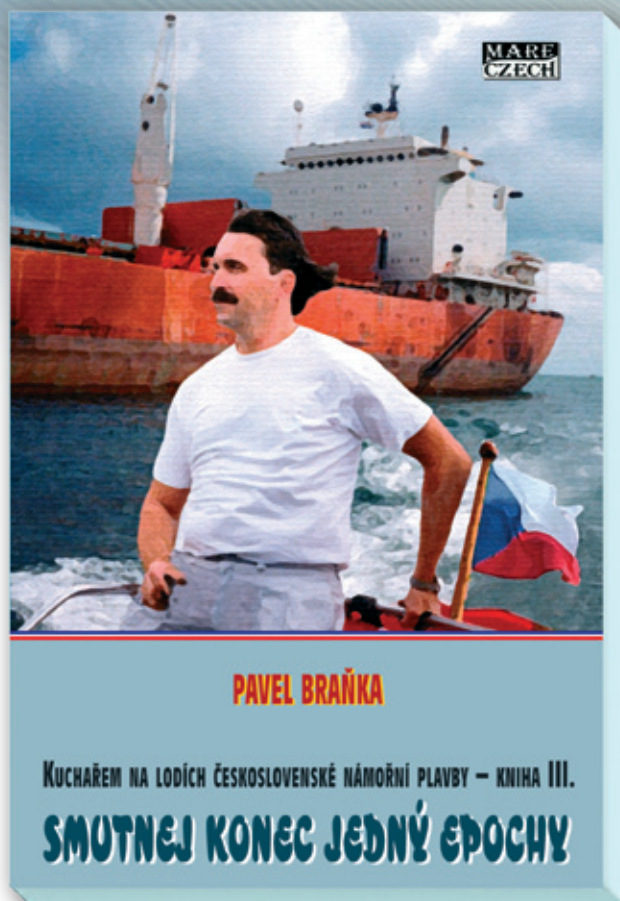


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Kuchařem na lodích
československé námořní plavby – kniha III.

Smutnej konec jedny epochy

Pavel Braňka

počet stran 168

vazba brožovaná

fotografií a ilustrací 76

běžná cena 349 Kč, naše cena 325 Kč,

cena K“M“K 289 Kč

ISBN 978-80-86930-36-7

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. Předesílám laskavému čtenáři, že je kniha psaná v nespisovný češtině a v námořnickém 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 důcho-

du, 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 československech podniků do soukromého vlastnictví podvodníka, obratně dirigovaného tehdejšíma politickéjma 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 laskavýho čtenáře vyprávě-



Další knihy autora

Pavla Braňky ➡



vění, proložený fotografiemi z mojí sbírky mohlo zaujmout. Těch zemí bylo přes sedm desítek. Jsme jedna z mála zemí na světě, který nemá moře, z čehož je velice pravděpodobný, že má český suchozemec vo námořničině dost zkreslený představu. Absence moře v naší krásné zemi je zatracená škoda. Moře nelze nemilovat.

Stejně jako ženy, který mi někdy svezma vlastnostma moře silně připomínají. Je silný a nezkrotný, bouřlivý, divoký a svárlivý, nepoddajný, ale taky krásný, dokáže okouzlit a pohladit 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 být 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 tolerantnějšíma 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 nejvzdálenějších 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. Poďme na věc. Ale jak začít? Nejlepší asi bude vod začátku. No jo, to se lehko řekne, ale kde ho hledat. Možná... na začátku toho všeho bylo bezesporu moře. Povězme si něco krátce vo moři a pak se poďme juknout, kde sem se s ním prvně setkal.

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 každý 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:

Mašínáci sváděli havárii na nějaký vopomenutí ze strany loděnice, ale čert tomu věř. Málokdo se přizná, že udělal botu. Vostatně, Joe jakoukoliv vinu loděnice popřel (o Joeovi bude ještě zmínka). Zkrátka se mazut (těžký palivo pro hlavní mašinu) vyvalil na palubu nákejma záklopkama, zátkama špatně uzavřenejma, vím já? Muselo toho bejt hodně tun. Malér a pokuta z toho mohly bejt taky řádný. Vobzvlášť v tak čistotným Singapuru! Starýho by asi zavřeli. Štěstím byla paluba. Nikdy sem se vo to nějak zvlášť nezajímal, ale na 'bulkcarrierech' bylo trubkový zadržadlí a kulatý boky. To znamenalo, že veškerá voda (tekutiny) stekly samovolně do moře. Na lodích pro kusovej náklad typu cargo byly paluby vorámovaný asi pěticentimetrovou bariérou s votvorama. Těma voda unikala. Ty se ale daly uzavřít. Primitivním způsobem se do votvorů vrazily dřevěný kolíky. A to nás vlastně zachránilo. Votvory byly rychle ucpaný a loď se nejvyšší možnou rychlostí vzdalovala z místa činu. Pokuta by dosáhla desetitisíců dolarů, plus cena za vodstranění mazutu z hladiny. Popravdě, nevím nic vo tom, do jaký míry sou podobný havárie pojištěný. Ale pojištěný je kde co. Vědí dobře proč!

Celá posádka šla pomáhat vodstraňovat tu zkázu. Taky sem šel, ale záhy usoudil, že mě bude třeba jindy a jinde. Na ráchání v mazutu sem taky nebyl vybavenej a upřímně, ani zvědavěj. Moje místo bylo v kuchyni. Bylo nutný připravit nějaký jídlo pro ty kluky. Když zabezpečili, co se dalo, byli unavený, nasraný, měli žízeň, ale zdaleka nebyli hotoví. S nastalou tmou už se toho moc pořešit nedalo. Přišli na jídelnu a valili bulvy. Čekali je tam švédský stoly a Tsing-ťao. Vobětování dvou kartonů ze svýho mi nepřišlo jako velká vobět hodná hugenota nebo žida. Byli mi moc vděčný a naše vztahy se trochu zlepšily. Ne tak se starým.

Celej tejden trvalo vodstraňování mazutu z paluby. Hlavně jeho likvidace. Metrčky hadrů nasáklejch tou lep-kavou hmotou nebylo možný v tý voblasti naházet jen tak do moře. Štěstí, že bylo teplo a neztuhlo to. Pálili to v sudech na zádi. Ještě jednou pak během nalodění došlo k podobný nehodě, ale už ne tak velkého rosahu. Vo to víc mě naštal starej. Už jenom tím, jak si myslel, že jedinej von je ten jedinej chytřej. I když moje zkušenosti s počítačem byly v té době velmi, ale skutečně velmi povrchní, přece jenom sem naše účetnictví zvládal. Byl to program pro blbce, přiznávám. Ano—ne. Nicméně si starej usmyslel, že bude účetnictví dělat von. Možná se taky nudil. Já mu dával podklady vo spotřebě a von to vlastně jen do té mašiny ťukal a výpočet dělal počítač sám. Dost mě to štvalo. Ale jen chvíli. I když sem vo písí věděl pendrek, záhy mi došlo, jak lze ten program využít a zneužít. Nepracoval se skutečnou spotřebou proviantu a peněz za něj, ale s tím, co sem mu dodal já. Starej věděl houby, jen si hrál na chytrýho a ťukal do kláves nesmysly. A eště mi dával najevo, jak velká je to věda. Nechal sem ho přitom. Když se nepřítel dopouští chyb, netřeba ho varovat. To říkal Napoleon.

„To je k ničemu. Akorát dublujete počítač a nedáváte tam správný údaje. Do počítače se musí psát pravda a jenom pravda,“ voponoval jednou výkladu vo mým stylu práce, kterej sem ale moc nerozváděl.

„Pravda, veliteli? Koho dneska zajímá pravda? Za komančů se říkat pravdu moc nedoporučovalo, dneska nikoho nezajímá a spíš se nevyžaduje. Je spíš na vobtěž.“ Na to nevěděl, co by řekl.

Vůbec si nevším, jak se vodepsal nedodanej proviant v Singapuru a to bylo dobrý znamení. Krátce po mazutový události si mě zavolał k sobě do bytu. Vyslovil jakousi nespokojenost s večeří. Byli francouzský brambory. Ne, že byly špatný, právě navopak. Byly výborný, což konstatoval, ale taky jich prej bylo málo. Posádka si chtěla přidávat a nebylo co. To mě nechávalo v klidu. Jenže tem mamlas nakonec ještě dodal něco, co mě dost nadzvedlo. „Stálo by za úvahu, zda byste se jim neměl omluvit.“

„Cože?“ nevěřil sem vlastním uším. „Děláte si srandu? Vo čem to vlastně mluvíte, pane kapitáne? Možná ste si toho eště nevším, ale časy se velmi změnily. Doby, kdy se na lodích žilo jako na výkrmu, sou už pryč. Každěj dostal předkrm a večeří. Tím bylo povinnosti učiněno zadost. Vo nákejch nášupech se v lodních rádech ani v podnikovejch směrnících nic neříká. Znáte je líp jak já.“

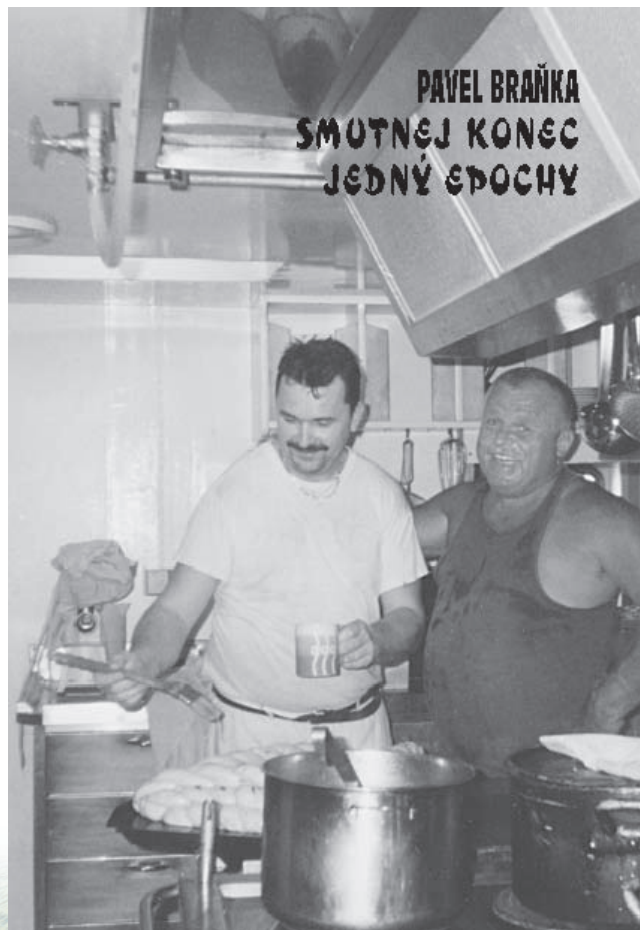
„Nejde o směrnice, ale o takovej ten lidskej, komarádskej přístup.“

„Aha! Nikomu se vmlouvat nebudu. Kdo se posádce vmlouvil za ten mazut? Někdo to musel zavinit a všechny nás to stálo nemalý úsilí. A ticho po pěšině a kvůli posranejm bramborám se bude vyrábět problém?“

„Pokud vím, na úklidových pracích jste se vy osobně nepodílel.“

„Jak se to veme. Uvolnil sem na to druhýho kuchaře, ze svý vůle. Moh sem se na celej mazut vysrat! To znamená, že já musel v kuchyni dělat i za něj. A to jídlo, co dostali po tý práci mimo rámec, připravil asi Mikuláš. A pivo ze svýho, co sem jim dal? K náký vmlouvě není ani důvod ani chuť. Pokud teda nic jinýho nemáte...?“ Neměl a tak sem vypad. Byl sem tomu rád. Ještě chvíli by žvanil náký nesmysly a poslal bych ho do prdele.

Cestou na druhěj konec světa sem navázal známost s Joem. Byl to zástupce z čínský loděnice a plavil se s náma po dobu tří měsíců jako garanční technik. Jmenoval se úplně jinak, ale to čínský jméno nám dělalo uzel na jazyku. Tak dostal přezdívku Josef. Což byla taky blbost, ale někdo mu začal říkat Pepiku a Číňan měl z toho v kebuli bramboračku. Ustálil se kompromis. Anglickěj ekvivalent pro Josefa – Joe. Byl nad stav a my za něj měli příplatky. Taky nám zvyšoval normu vo šest doláčů na den. Tak tenhle Joe se dost nudil, neměl tam žádný soukmenovce a nic na práci. Byl to mladej chlap a cejtíl potřebu s někým dát vobčas řeč i mimo oficírskou jídelnu. Tak sme ho naučili chlastat. Vobčas v kuchyni, vobčas si nad ním vzala patronát paluba nebo mašina. Přitom absolvoval kurzy češtiny, jak jinak? Jako tehdy ty korejský holčiny. A výsledek se brzo dostavil. Jednoho dopoledne potkal na palubě starýho. Starej se na svoji vobvyklou anglickou votážku: „How are you, Joe?“ tentokrát nedočkal tradiční anglický vodpovědi: „Thank you captain, not so bad,“ ale celkem vobstojný jadrný češtiny: „Výborný, ty vole, denně vožralá, jako prase, fakt moc výborný!“ zazubil se na něj a šel dál. Zkoprnělej velitel zaoceánskýho kolosu se nezmoh na slovo. Patrně v něm dozrála myšlenka, že to tak nenechá a posvítí si na nás. Ale pak se prej jen ušklib, zavrtěl tykví a taky šel dál...



Cbóri se kapitánská paníčka na svýho muže:
„Musíš to do sebe tak lejt? Už zas máš tu dělenú z poloviny práchnou! Kapitán se užasle podíva na svýho drahouska. Pohledem pak sklozene na její stělení.
„Nóó, vidíš dobiel! Já ji mám ještě z poloviny plnou!“

Kapitola devatenáctá – zase na západní polokouli

Lipno na nás čekalo v Londýně. Přezněje v cukrovaru. Loď přivezla náklad cukru z *„Martínku“*. Přijeli sme tam tradičně autobusem. Zakrátko dorazily i kamiony a hned bylo co dělat. Vrátili mi moji původní šéfkuchařskou funkci. Minulý nalodění sem chápal jako trest za vodskešení si do Německa. Asi panovalo domněnání, bůhví jak sem se tam nenapakoval mařenama. Jo, bylo to dobrý místo. Ale taky dost práce. Život v podhůří bavorských Alp mě lečešmu přiučil, něco sem tam viděl a zažil a to něco stojí.

Hned zkrasje došlo v Londýně k úrazu jednoho nově naloděnýho člana posádky takovýho rázu, že nemoh v nalodění pokračovat. Kluk, co ho měl vystřídát, musel jet ještě koušek dál. Naštěstí jen do Hamburku. Je to nepřijemný. Když už je člověk duševně zromanej s cestou domů a najednou báb, změnía. To je dost blbě.

Postáli sme v Londýně skoro tejdén. *„Týpno“* už byla starší loď. Patřila k oněm čtyřem sesterským loďm postavených na počátku vorumdesátých let v Jugoslávii. Mezi klukama bylo pár známých, mezi nima i Dáda Dvořáků, což bylo moc dobrý. Jedna z nejproslulejších světovejch metropolí, kdysi hlavní město světa, stojí za zhlidnutí. I když sme stáli dost daleko vod centra, na nultým posledňuku v *„Greenwich“*, netrvalo to autobusem ani tři čtvrtě hodiny. Rád sem sedával nahoře v *„Double deckeru“* a pozoroval cvrkot velkoměsta. Městem sem nejezdil. Není tam nic vidět. Stejně sem ale krásy Londýna vobjevil až se svoji ženou vo deset let



Nahoře: Vířaj mě rumem na Barbadosu



Uprostřed: Byl to ráj to Cabedelo, v hospůdce na pláži



Dole: Ale talry dobrý...



17. března – 23. března
25. března – 28. března
14. dubna – 1. května
28. dubna – 28. dubna
3. května – 6. května
9. května – 10. května
13. května – 13. května
16. května – 20. května
18. května – 19. května
31. května – 5. června
7. června – 10. června
19. června – 21. června
22. června – 22. června
25. června – 27. června
29. června – 30. června
12. července – 15. července
20. července – 21. července
22. července – 25. července
26. července – 30. července
1. srpna – 4. srpna
6. srpna – 8. srpna
10. srpna – 14. srpna
22. srpna – 26. srpna
27. srpna – 29. srpna
30. srpna – 7. září
10. září – 12. září
15. září – 17. září

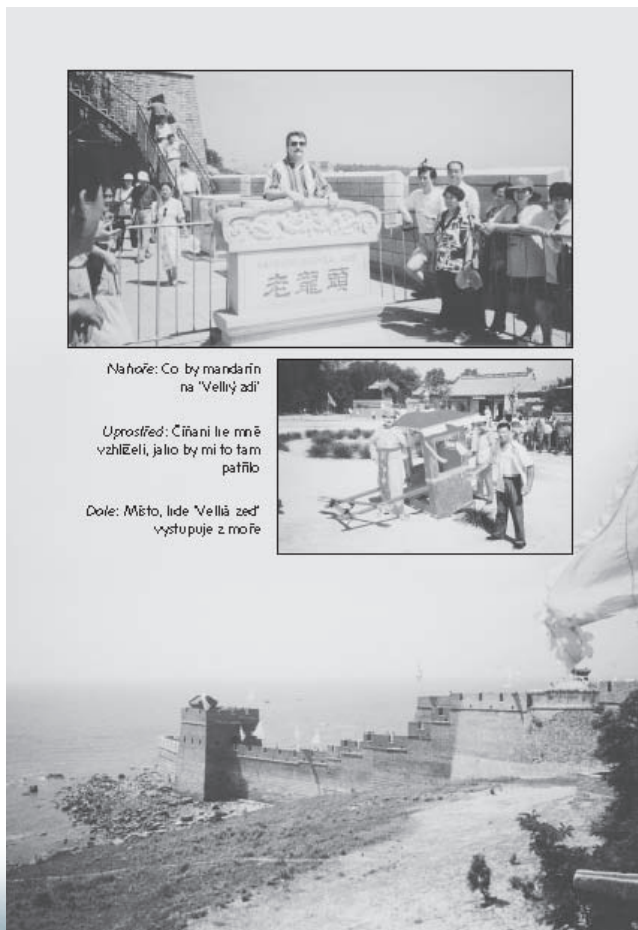
Londýn – Velká Británie
Hamburg – SRN
Santos – Brazílie
Sao Paulo – Brazílie (výlet)
Porto Alegre – Brazílie
Porto de Ubu – Brazílie
Tubarao – Brazílie
Cabedelo – Brazílie
Joao Pessoa – Brazílie (výlet)
New Orleans – USA
Houston – USA
Quebec – Kanada
Grand Ausun – Kanada
Corner Brook – Kanada
Searsport – USA
Salvador – Brazílie
Montevideo – Uruguay
Buenos Aires – Argentina
Campana – Argentina
Rio Grande – Brazílie
Inabituba – Brazílie
Porto Alegre – Brazílie
Belém – Brazílie
Bréves – Brazílie
Belém – Brazílie
Bridgetown – Barbados
Miami – USA



Nahoře: Co by mandarin na "Velly" zdi

Uprostřed: Čiňani lie mně vzhlieli, jallo by mi to tam patřilo

Dole: Město, lide "Velliá zed" vystupuje z moře



Vě vzpomínce na kapitána Ivana M. uvádím anekdotu, kterou nám jednou vyprávěl:
Haví nádraží v Michalovicích je plný lidí. Pojednou se z amplionu ozve prapodivný náštin:
"Turuu, turuu"
Lidi se po sobě dívají, nikdo nechápe.
"Turuu, turuu!" Hlas z amplionu zní víc ař hřívěje. Lidi krouží kebulam a a podhybu-
jou vo přičetnosti Nasatele. Ten se vozal vzápětí:
"Doboha, dajte turuu z tých kolajnič, přicháde a rychlik z Ropradu!"

Kapitola dvacátá první – zase s Tučkem

Pokud sem si tady někdy stěžoval na litání, tak to беру zpátky. V polovině prosince téhož roku, tedy tři měsíce po vylodění z *Tater*, už mi bylo zase sedět v autobusu a tmačet se napříč přes půl Evropy. Do Áviles v severošpanělské Asturii. Sem myslel, že mi jebne. Loď byla jedna ze čtveřice přehrad – *Slapy*. Španělsko je jednou ze dvou zemí, který mají přímý přístup k Atlantiku a ke Středomoří. Tou druhou je Francie. Cesta to byla úmorná, vodoporná a nebejt dobrý party i neskutěčná votrava. Čtenáři, pozor, Tušek byl zase přítomen! Byl tam i booman Milan Oros, a jestli si dobře vzpomínám, byl sem v kuchyni sám. Já a jeden stevard. Kapitalizace společnosti se projevovala úsporama a a lidoch. Kapitán byl jeden z těch mladých, jel jako starý poprvé. I mašínovoj čif byl mladý. Tušek ho veseblil jako vodborníka. To sem nemoh posoudit a bylo mi to jedno. K srdci sme si ale nepřiroetli. Celkové tam nebyla moc dobrá atmosféra. Ale ta se vytrácela ze všech podniků v Český republice. Noví vlastníci už pro srandu nebyli. Ale eště k tý cestě autobusem. Řidiči nám sice pouštěli náky to video, ale ve volbě neměli šťastnou ruku. Běčkový nebo dokonce oččkový katagorie holywoodský provenience nemohly, aspoň mě ne, vůbec nadchnout. Dokonce sem jim to i řek. Ať to radši vypnou a nerušeť ty dobrý brachy v bohulibý činnosti jako je spánek a chlzet. Dva dny v autobusu je fakt nářez. V Áviles nic světobornýho. Tradiční střídání posádek. Tlachání, vzpomínání. Ale už



Nahoře: Dlážba a já před
'Gateway of India'

Uprostřed: Vyládění

Dole: Na naší terase
pod záchranným člunem



127

Abecední seznam přístavů

Mnohý jsem navštívil vícekrát, další jsem později navštívil jako turista.

- | | | |
|---------------------------|---------------------|------------------------|
| 1. Aalborg | 38. Cochín | 76. Jangsungpo |
| 2. Abú Dhabí | 39. Constanta | 77. Jeddah |
| 3. Aden | 40. Corner Brook | 78. João Pessoa |
| 4. Agadir | 41. Corpus Christi | 79. Káhira |
| 5. Alkaba | 42. Cotonou | 80. Kaliningrad |
| 6. Algeciras | 43. Damman | 81. Kalkata |
| 7. Amsterdam | 44. Dunkerque | 82. Kaohsiung |
| 8. Anaba | 45. Danang | 83. Kapské Město |
| 9. Ancona | 46. Dauhá | 84. Kawasaki |
| 10. Antverpy | 47. Dubaj | 85. Kendla |
| 11. Augusta | 48. Dubrovnik | 86. Kiel |
| 12. Áviles | 49. El Khoms | 87. Klaipėda |
| 13. Bandar Chomejní | 50. Eleusis | 88. Kodaň |
| 14. Bangkok | 51. Flushing | 89. Koldola |
| 15. Bari | 52. Fortaleza | 90. Korandžhur |
| 16. Basra | 53. Freetown | 91. Kotka |
| 17. Belém | 54. Gdaňsk | 92. Kuwait City |
| 18. Bengázi | 55. Gdyně | 93. La Coruña |
| 19. Bhavnaghar | 56. Gibraltar | 94. Lake Charles |
| 20. Bombaj | 57. Goa | 95. Landskrona |
| 21. Brémy | 58. Gonzales | 96. Las Ventanas |
| 22. Bréves | 59. Grand Áusun | 97. Lazaro Cardenas |
| 23. Bridgetown | 60. Guangzhou | 98. Leningrad |
| 24. Brunswick | 61. Guayabal | 99. Londýn |
| 25. Buenos Aires | 62. Guayaquil | 100. Lovisa |
| 26. Burnie | 63. Guaybal | 101. Luanda |
| 27. Cabedelo | 64. Hamburg | 102. Lübeck |
| 28. Caleta Patillos | 65. Harwich | 103. Maceió |
| 29. Campana | 66. Heroica Guaymas | 104. Macaé |
| 30. Casablanca | 67. Hilari | 105. Madras |
| 31. Castellón de La Plana | 68. Hongkong | 106. Málaga |
| 32. Čching-ťao | 69. Houston | 107. Manzanillo |
| 33. Ceuta | 70. Huangpu | 108. Marina di Carrara |
| 34. Chalna | 71. Hue | 109. Marmá Goa |
| 35. Charleston | 72. Imbituba | 110. Marmoriik |
| 36. Chiba | 73. Incheon | 111. Marsa el Breg |
| 37. Churchill | 74. Jacksonville | 112. Miami |
| | 75. Jakarta | 113. Mindello |

165

Obsah

Kapitola devatenáctá	
– zase na západní polokouli	5
Kapitola dvacátá	
– na vlajkový loď	35
Kapitola dvacátá první	
– zase s Tuškem	55
Kapitola dvacátá druhá	
– a zase letadlem na Dálnej východ	79
Kapitola dvacátá třetí	
– poslední let z lodě	103
Kapitola dvacátá čtvrtá	
– italská žutologie	121
Kapitola dvacátá pátá	
– poslední loď	141
Závěrem	161
Seznam navštívených zemí	164
Abecední seznam přístavů	165

167

KUCHAŘEM NA LODKĚ ČESKOSLOVENSKÉ NÁMORNÍ PLAVBY – KNIHA III.

SMUTNEJ KONEC JEDNÝ EPOCHY PAVEL BRAŇKA

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

Vydalo nakladatelství Marek Příkrýl – Mare-Czech,
Křivenická 426/42, Praha 8-Čimice,
e-mail: nakladatelství@mare-czech.cz, www.mare-czech.cz,
jako svou 57. publikaci, v edici Lodě v české minulosti svazek 37.

Vydání 1., Praha 2014.

ISBN: 978-80-86930-36-7

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

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