



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Andrea Vernerová

**Moře příběhů – příběhy moře**

rozhovory Andrey Vernerové s veterány československé námořní plavby Jakubem Freyem, Olegem Harnou, Jaroslavem Putnou, Oldřichem Černíkem, Václavem Kotrbatým a Jiřím Vernerem

počet stran 132

fotografií a ilustrací: 90

ilustrace na obálce Jan Hakl

vazba brožovaná, 150 x 122 mm

běžná cena 259 Kč včetně DPH

naše cena 230 Kč,

cena K“M“K 210 Kč

ISBN 978-80-86930-94-7

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Vychází v říjnu 2016

Třebaže jsme vnitrozemský stát, po desítky, ba stovky let jsme měli – a máme! – námořníky. Po dlouhá desetiletí jsme měli i lodě a vlastní rejdářství. I když je to dnes již minulost, zapomenout nelze. Stovky bývalých námořníků se stále setkávají a vzpomínají.

Vraťme se tedy do dob, kdy se pod československou a později českou vlajkou plavily lodě po všech mořích a oceánech a na jejich palubách odvážní muži odváděli svou náročnou práci, propojenou s velkou láskou ke svým plavidlům a hlavně k moři.

Před více než třemi desítkami let jsem udělala několik rozhovorů se starými námořníky. Tehdy jsem pro ČNP – jako neoficiální, neboť zakázanou činnost při své práci v ČTK – dělala podnikový časopis Maják. Rozhovory byly – v omezeném počtu stran – určeny právě do tohoto periodika. Desítky let poté se našly při úklidu půdy v jedné staré krabici. Vzpomínky dávných námořníků mě tak uchvátily, že jsem se rozhodla udělat z nich knížku. Zázitky mariňáků, kteří již před časem odešli do námořnického nebe, jsem doplnila o rozhovor se svým manželem, námořním kapitánem nyní v důchodu. Výsledkem je tato kniha, obohacená navíc o zajímavosti, které s námořnickým řemeslem souvisejí a před desítkami let vycházely v podnikovém časopisu Maják. Tam, kde to bylo možné, jsou uvedena základní data a fotografie, které nám poskytli rodinní příslušníci.

Začneme-li vzpomínkou na kapitány, kteří, ač českého původu, se plavili ještě za Rakousko-Uherska, a skončíme povídáním o práci v „cizích službách“ na přelomu 20. a 21. století, protože naše republika už jejich práci nepotřebovala, obsahuje tato kniha téměř sto let života našich námořníků. Začtete se s námi do jejich vzpomínání a snad pochopíte, co moře pro naše muže a jejich rodiny znamenalo – a pro mnohé dosud znamená.



Kapitán dálné plavby Jakub Frey.

## JAKUB FREY, KAPITÁN DÁLNE PLAVBY

8. 6. 1906 – 23. 10. 1987

Rozhovor se uskutečnil v lednu roku 1984.

*Fakud vám, jste jediný žijící námořník, který jezdil jako kapitán za 1. republiky...*  
 Já byl první, ani Hald, ani Klos nebyli před válkou kapitány. Hald jezdil jako první důstojník. A Klosova nejvyšší funkce byla u mě na lodi – první důstojník. Tou lodí byla Látle Evy – Malá Eva; říkali jsme jí Evička. Byla to Batova loď – byla poslední, na které vlála naše vlajka. V roce 1935 jsem ji stahoval. Říkal jsem si, že ji zase vytáhnou, až budeme mít jednu loď. Ale to už se nestalo. Tedy – loď máme, ale tuto vlajku jsem na níh nevztýčil. Snad ji ještě někde doma máme...

*Kterou školu jste studoval, abyste se mohl stát námořním důstojníkem?*  
 Studoval jsem čtyři roky v Bakarce v Jugoslávii. V roce 1925 jsem přišel na loď Legie, kde jsem byl skoro pět let, až do roku 1930. Mezitím jsem si udělal zkoušky na důstojníka a v roce 1932 v Koperu na kapitána. Musel jsem se snažit, protože v Jugoslávii jsem měl stipendium, které bylo podmíněné velmi dobrým prospěchem. Ulejšvárna nebyla možná. Tak jsem se učil, pak mě to chytilo a už jsem moře neopustil.

*Jaké to bylo na škole v Jugoslávii?*  
 Mělo to své výhody i nevýhody. Jednou z výhod bylo, že jsem uměl chorvatsky lépe než domorodci. Vám se to bude zdát divné, ale to byli hoši z Dalmácie a okolního přístřeží, kde byl velmi silný italský vliv. Takže každé druhé slovo bylo italské, mluvili zvláštním dialektem. Někteří přišli ze Slovenska, a ti byli už úplně vedle. Pomalu nerozuměli, o co jde. Takže já jsem v druhém ročníku opravoval úkoly v chorvatštině, protože jsem byl jediný, kdo uměl spisovný jazyk. Zdá se to nepravděpodobné, ale skutečně to tak bylo.

*Co vás přivedlo k tomu, že jste se stal námořníkem? Mý přec žijeme v zemi bez moře. To nebylo vždycky. Existovala rakousko-uherská marína. Měli jsme tisíce kilometrů pobřeží, stovky ostrovů, přístavy, všechno. Naši studenti jezdili na Jadran na kolech, a to nejen za Rakouska, ale i za první republiky. Já byl před dvěma lety (tj. v roce 1982) na dovolené v Bašce, a tam jsem si přišel*



Průkaz číslo „1“ rakousko-uherského námořního letectva Viktora Wosseka vydaný 19. srpna 1913.

„Evička“, jak se říkalo jedné ze dvou lodí firmy Bafa – Little Evy.



— 20 —



Little Evi v bouřlivém počasí Baltu.

Část posádky „Evičky“.

Na další straně vzpomínání lampič z Little Evi.



— 21 —



Kapitán dálné plavby Oleg Harna.

## OLEG HARNA, KAPITÁN DÁLNE PLAVBY

21. 10. 1919 – 30. 10. 1984

Rozhovor se uskutečnil v únoru roku 1984.

*Kdy jste začal jezdit?*

V roce 1939 jsem odmaturoval na námořní škole v Dubrovniku a začal jezdit na jugoslávských lodích. Ve škole jsem byl čtyři roky. Díky tomu, že jsem byl dobrý fotbalista, seznámil jsem se tam i s lidmi, kteří měli co říct k mému nálodění. Jugoslávci tehdy měli problém sehnat zaměstnání, já byl cizinec, a tak jsem si nebyl jistý, že se skutečně dostanu na loď. Teprve později jsem poznal, že život na lodi není nijak lehký.

*V jaké funkci jste začínal?*

Jako kadet. Měl jsem svoji kabinu, tak plnou stěnic, že se v ní nedalo ani spát. Zrovna z ní odcházel jeden starší kolega, povídal mi – poslyš, nevím, jak tady dlouho vydržíš. Tady je situace skutečně beznadějná. Já ale byl dost neustupný, tak jsem řekl – to by bylo smutné, abych odešel z lodi, když jsem se na ni konečně dostal. Ty stěnice zřstanou, ty nevyženu, musím s nimi vyjit. Jenže to nebylo tak snadné.

*Byla to nákladní loď?*

Byla nákladní, jmenovala se Bosanka, měla asi pět tisíc tun, byla to jedna z nejstarších lodí – ještě na páru, na uhlí. Tam jsem začínal. Poznal jsem tam všechno. První důstojník mi řekl, že mám štěstí, že nejsem Jugoslávec, jinak že bych rigol krv – to znamená, že bych bílil krev. Bylo leccos, byly i mrazoly... V Casablance jsem požádal čífa, ať mi dá nějaký olej na obměkčení dlaní, ale on se mi vysmál. Řekl mi, abych s ním šel zavřít skladiště – byly na nich těžké dřevěné desky. Když jsme to uzavřeli, ptal se mě, jestli potřebuju ještě něco; a já, s rukama téměř do krve, povídám – teď už ne, děkuji. Takže můj začátek na lodi nakonec dopadl dobře.

*Vy jste vlastně začínal jezdit na moři, nežž anglická dravčí světová válka...*

Válka nás zastihla v Alžíru a pak v Benátkách. Odtud jsme jeli do Dubrovniku. Spakoval jsem svoje balíčky a šel ven za tím svým známým. Věděl jsem, jaké jsou problémy sehnat práci na lodi a jako cizinec jsem předpokládal, že

— 30 —

— 31 —

Na palubě M/S Kladno.

M/S Kladno v Malinó, červen 1970 (vřížkem je označena kabina Olega Hama).



Oleg Hama  
s členy  
své posádky.



— 41 —



Kapitán dálné plavby Jaroslav Putna.

## JAROSLAV PUTNA, KAPITÁN DÁLNE PLAVBY

19. 5. 1925 – 1. 12. 2007

Rozhovor se uskutečnil v lednu 1984.

*Co způsobilo, že jste začal jezdit?*

Jako malý kluk jsem jezdil s tatínkem parádkem z Bratislavy na Děvín. Tatínek znal strojníka, který mi tam všechno ukazoval – tenkrát se ještě jezdilo na páru. Když mi bylo dvanáct let, nechával mě táta u toho strojníka, když stála loď v přístavu, a ten mě zasvěcoval do mazání různých mechanismů a vůbec fungování stroje. V té době už existovala Dunajská plavba a já se tam byl zeptat, jestli bych po ukončení základní školy mohl dělat lodníka. Bylo mi řečeno – ano, ale kdo chce dělat vyšší funkce, musí mít zahraniční školu.

V roce 1939 – po rozbití republiky – jsme se přestěhovali z Bratislavy do Prahy. Šel jsem se tedy učit strojním mechanikem, abych mohl jezdit na lodích Plavby lábsko-oderské. Nakonec jsem po vyučení nastoupil jako topík na parník Vltava, který stále ještě jezdí. Strojník na Vltavě mi řekl – tady je té škoda, znám lepší zaměstnání. Mám kamaráda, který studuje námořní akademii v Polsku. To byl Franta Homolka, náš první československý námořník.

*Náš první námořník? Jak to?*

První poválečný československý námořník. Vyšel o rok dřív než já. Ale to předbílám. Byl jsem se zeptal na ministerstvu školství, a protože jsem měl maturitu a tehdy existovala reciproční výměna studentů, dostal jsem se do Polska na vysokou námořní školu. Bylo nás tam celkem pět – Franta Lesný, Tonda Kamner, Milan Rusnák a já. Všichni jsme studovali navigaci. Do toho přišel rok 1948 a všechny ty změny. Po absolvování této školy byla jediná možnost – jít jako lodník k Plavbě lábsko-oderské nebo jít do Mětrantsu, který v té době hledal odborníky z námořní školy. Tam šli Rusnák, Fojtů a Kamner, já zase na loď. Začal jsem jezdit na říční nákladní lodi Brno – nejdřív do Děčína a pak do Hamburku. V Hamburku jsem viděl velké oceánské lodě – člověk má vysokou školu a nemá kde jezdit? Pak jsem se došel o založení Česko-čínské společnosti – hledali posádku. Jako kapitány vzali ty, co jezdili ještě za první republiky – nejdřív Hálda, potom Klose a pak Freye. I já jsem se hlásil – a konečně jsem se dočkal.

— 54 —

— 55 —



Kapitán Putna sleduje rovníkový křesť.

Kapitán Putna se syny Radovanem (levo) a Markem.



V dobách aktivní služby a při setkání veteránů, kterého se účastní bývalí námořníci i pracovníci ústředí ČNP – čtvrtý zleva stojí kpt. Putna.



Kapitán dálné plavby Jiří Verner.

## JIŘÍ VERNER, KAPITÁN DÁLNE PLAVBY

22. 2. 1947

Tento rozhovor jsme vedli v roce 2015.

Vzhledem k tomu, že se jedná o muže, za kterého jsem provdaná už více než čtyřicet let, je jen logické, že rozhovor probíhal ve formě tykání.

*Kdy jsi začal uvažovat o tom, státi se námořním kapitánem?*

První vzpomínky na zájem o námořnické povolání patřily do oblasti dětských her. Na zahradě rodinného domku v Úvalech u Prahy jsme na bidle na kdepání koberečů se sousedem, mým vrstevníkem, chodili jako po rádně, pozorovali jsme lodě a země, ke kterým se přibližujeme. Další vážnější zájem ve mně vzbudila kniha *Moře volá odvážně* – to mi bylo dvanáct let. Tato kniha pojednává o práci našich studentů z námořní školy v Gdyni, o jejich plavební práci na školní námořní plachtěnici Dar Pomorza. Tak jsem zjistil, že máme naše námořníky. Moře mi přiblížila také kniha Bedřicha Stozického *Futurističtí horizonti*.

Začal jsem se shánět po odborné literatuře. Brzy jsem zjistil, že v Praze je možné zakoupit polský časopis *Morze*, východoněmecký časopis *See* a velmi užitečná pro mě byla Ruská kniha, kde bylo možné sehnat velice zajímavé publikace z námořní oblasti. Měl jsem zájem o historii vojenství, nejvíc o válku na moři. Kdyby to šlo, chtěl bych k válečnému námořnictvu – ale to jsme neměli. Toužil jsem stát se námořním důstojníkem. Myslím, že ani nekapitánem, ale spíš palubním důstojníkem, protože od dětství mě bavily mapy, dovedl jsem je dobře číst a tento zájem mě přivedl k námořní navigaci. Ke způsobu, jak lodě určují svoji pozici v otevřeném oceánu, jak podél břehů, všechny ty navigační metody – začal jsem se o ně zajímat dávno před střední školou. Mou biblí – a určitě nejen mou – se stala kniha kpt. Jakuba Freye *Loď, moře, námořníci*, která vyšla v roce 1961.

*Pokud vám, dříve než na vysoce námořní školu, jsi musel na roční práci na jedné z našich lodí...*

Vyslání na roční práci byl požadavek podniku: dříve si myslím, že to byl skvělý nápad, protože mi to dalo čas si všechno rozmyslet, vidět přesně, jak vypadá práce; mohl jsem se rozhodnout bez ztráty času dřív, než přijdu na školu, jestli to skutečně chci dělat.



Jiří Verner jako první palubní důstojník na lodi Lipno v roce 1985 ve své kanceláři a ve velině strojovny.



— 96 —



Loď Kořice v Panamském kanálu v roce 1976.



Kapitán dálně plavby Jan Hošek.

— 104 —

## JAN HOŠEK, KAPITÁN DÁLNE PLAVBY

30. 12. 1935 – 1. 5. 1984

se zabýval shromažďováním námořních tradic a zvyků. O tom, co vše námořníci potřebovali, jak se chovat na moři a mnohé další poznatky vyšly v podnikovém časopise Maják v roce 1979.

### NÁMOŘNÍ TRADICE A ZVYKY

Loďe plují po mořích tisíce let, po celou tuto dlouhou dobu se vyvíjejí a s nimi i lidé žijící na nich – námořníci. Lidé, kteří šli na moře z nejrůznějších důvodů, byli ve svých návycích i myšlenkách hluboce ovlivněni bojem s přírodním živlem, námořní službou a celým způsobem života tolik rozdílným od usudlé stálosti suchozemců. Života chráněného, ale i ohraničeného lodí a blízkostí i zručnosti její posádky. Snad právě proto se na palubách lodí zrodila tak bohatá škála profesionálních návyků, obyčejů a tradic.

Některé z nich přešly do námořního práva a předpisů, jiné jsou nepsanými zvyklostmi dodržovanými ve své většině námořníky lodí všech vlajek, další upadly v zapomnění, když se díky vývoji lodní techniky a sociálnímu pokroku změnil život posádek, některé se staly pověrami.

Ty živé, ať už psané nebo zvykové, neodmyslitelně patří k námořnickému řemeslu, ty druhé k jeho historii. Často jsou, alespoň v náznamech, součástí našeho života na lodí. Podívejme se tedy na některé z nich, na jejich význam a původ.

### Za ty, kdo jsou na moři

Na loď se připlíží vždy vsedě. Nevstává se u stolu jako na pevnině. Tento zvyk, který dodržují snad všechny floty světa, má svůj původ v dobách velmi vzdálených. V těsných kabinách s pevně zabudovaným nábytkem kolem zkosených stěn plachetních lodí, když se paluba houkala pod nohama, to snad ani jinak neslo. Britská tradice zachovala pro nás věk následující příběh.

Na jedné z H.M.S. (lodí Jeho Velikénstva) připlýli na krále. Důstojníci vstávali, jak se dale, ale přítomnému korunnímu princovi, vévodovi z Clarence, to zrovna moc neslo. Podatili se mu pořádně uhadit do hlavy o lodní žebro – jestli při tom záležel, tradice nepraví. Navrhl tedy, aby se u připlutí pokračovalo vsedě. Později, již jako král William IV., to potvrdil jako pravidlo.

K připlutí se váže ještě jeden zvyk. Před dávnými lety se v důstojnických jídelnách denní dávka rumu nebo tropického vína pila před hlavním jídelm

— 105 —



Jiří Polanka, první strojní důstojník.

## JIŘÍ POLANKA, 1. STROJNÍ DŮSTOJNÍK

22. 9. 1946 – 3. 6. 2006

*V první polovině 70. let, kdy byly velmi populární povídky dvojice Čunek – Grossmann, napsal příběh v obdórném stylu i námořní inženýr Jiří Polanka, který se na loďích ČNP pílel jako strojní důstojník. Tento příběh byl v roce 1978 otiskn v podkrovném časopise Maják a později na některých loďích vydáván při křtu. Připomínám, že se jedná čistě o fiktivní povídky dvou usazených pánů. Prostě – námořnická lajna...*

### Kdo byl a jak žil D/H Venca Knobloch

Loď Košice plula z Evropy do Konga. Cesta byla dlouhá, nudná a jednotvárná. Na obzoru všedních dnů se však pomalu začala rýsovat událost, která měla narušit monotónnost tropických dnů. Tou událostí byl přejezd rovníku a rovníkového křesť.

Myslenky na křesť se objevovaly pomalu, dá se říci přímo sporadicky. Byly to spíše jednotlivé výkřiky, suchá konstatování, že při této cestě se pojede přes rovník. Hlasy jednotlivců s přibližujícím se rovníkem však přerostly v mohutný chorál celé posádky. Jako vždy při takovéto příležitosti nabývala vyprávění a zkušenosti těch pokřtěných na významu. A tak se jednoho dne objevil na nástěnce příběh Vency Knoblocha, námořníka, který byl umračen při rovníkovém křtu (podle oficiální verze zahynul při lifingu v Surabaji). Ze jde o postavu fiktivní, vynasylenou právě pro tuto příležitost, žádný z křtěnců nepostřehl. Celá posádka se běžně bavila – jistě se pobavíte i vy.

### Krátký životopis D/H V. Knoblocha

Jelikož zájem o postavu Vency Knoblocha je veliký a informací pramálo, domnívám se, že bude na místě poučit publikum o životních osudech přítele Vency.

Venca se narodil 4. 12. 1942 v rodině písmáka a své mládí prožil v roztomilé vesce nedaleko Prahy – Újezdu nad Lesy. Své obšírné znalosti získal právě díky otci, který své moudrosti treusil, kudy chodil. Důkazem génia otce – písmáka byla skutečnost, že starý Knobloch měl kvůli svému vzdělání zakázanou i míst-

## OBSAH

Úvod .....	5
Předmluva Ing. Zdeněka Bastla .....	7
Rozhovor s Jakubem Freyem, kapitánem dálné plavby .....	10
Rozhovor s Olegem Harnou, kapitánem dálné plavby .....	30
Rozhovor s Oldřichem Černíkem, prvním strojním důstojníkem .....	47
Rozhovor s Jaroslavem Putnou, kapitánem dálné plavby .....	54
Rozhovor s Václavem Kotrbatým, strojmistrem .....	69
Rozhovor s Jiřím Vernerem, kapitánem dálné plavby .....	78
Vzpomínky námořnické manželky .....	100
O tradicích a zvycích s kapitánem dálné plavby Janem Hoškem .....	104
Vzpomínka na Vencu Knoblocha s 1. strojním důstojníkem Jiřím Polankou .....	124

## MORE PRÍBĚHO – PRÍBĚHY MORE

ROZHOVORY ANDREJ VERNEROVÉ  
S VETERÁNY ČESKOSLOVENSKE NÁMOŘNÍ PLAVBY  
JAKUBEM FREYEM, OLEGEM HARNOU, JAROSLAVEM PUTNOU,  
OLDŘICHEM ČERNÍKEM, VÁCLAVEM KOTRBATÝM A JIŘÍM VERNEREM



Ilustrace na obálce Jan Hák.  
Fotografie pocházejí ze sbírek ro dn  
Klementa Bendy, Jakuba Freye, Olega Harny, Jana Hoška, Jiřího Kuncce,  
Jiřího Polanky, Jaroslava Putny, Jiřího Vernerera a nakladatelství Mare-Czech.  
Předmluva Zdeněk Bastl.  
Grafická úprava a technická redakce Marek Příkrýl.  
Jazyková redakce Anna Fintanová.  
Sazba a litografie Mare-Czech.

Vydalo nakladatelství Mare-Czech,  
Marek Příkrýl, Křivčnická 426/42, Praha 8-Čimice,  
e-mail: nakladatelství@mare-czech.cz,  
www.mare-czech.cz  
jako svou 99. publikaci,  
v edici Loď v české minulosti svazek 47.  
Vydání 1., Praha 2016.

ISBN 978-80-86930-94-7

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

Doporučená prodejní cena včetně DPH 259 Kč

Reprodukování nebo kopírování i části tohoto díla  
v podobě mechanické, elektronické anebo jiné jakýmkoli jiným informačním systémem  
bez předchozího souhlasu držitele autorských práv odporuje služnosti, dobrému zvyku a zákonu.



Andrea Vernerová (1950), novinářka, organizátorka tiskových konferencí, kulturních a společenských akcí. Je autorkou několika detektivek s námořní tematikou – Krysa v podpalubí a Vraždy uprostřed oceánu, a vyprávění o Zahrádkách v severních Čechách Kytky, stromy a můj muž. Pod pseudonymem Anna Farianová napsala knihy Putování po čtrnácti životech a Na vině je Atlantida.

Další tituly autorky v nakladatelství Mare-Czech

