

**MARE
CZECH**



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Vlastislav Ringel

Vůně a krása okamžiku

O šťastném čtyřlístku lodí
Československé námořní plavby
Blaník, Sitno, Radhošť a Kriván.

počet stran 160

Fotografií a ilustrací
včetně barevných 200

vazba pevná

běžná cena včetně DPH 444 Kč,
ISBN: 978-80-86930-56-5

Vážený čtenáři, představujeme druhou knihu bývalého námořníka Vlastislava Ringla. Na jejích stránkách se snažil zachytit „vůně a krásy okamžiků“ prožitých na mořích a oceánech. Ty nejsilnější zažil i na některých z čtyřlístku sesterských lodí postavených v Polsku a provozovaných Československou námořní plavbou. Jde o lodě Blaník, Sitno, Radhošť a Kriván. Těm věnoval, mimo jiné, tuto publikaci.





V knize ale najdeš i další čtyřlístek. Jeho lístky tvoří láska k lodím, pokora vůči moři, úcta k lodním stavitelům a radost z práce. Tak lze krátce charakterizovat autora, tělem starého mořského vlka, duchem malého kluka okouzleného romantikou a dálkami. Po návratu z moře si vybudoval provaznickou dílnu. Jednou jsem ho sledoval jak se zaujetím prohlíží starou fotografii klipru z konce 19. století. Studoval změt ráhen, kladek, polokladek, stěhů, kasounů, upínaček, zvratiček, závěsníků, otěží a plachet, oči se mu leskly a pak z něj jen obdivně vyklouzlo „to je krása, tam by pro mne bylo hodně práce“. Snad čtenáři i tobě zavoní vyznání námořnickému řemeslu a čtyřem lodím naší námořní plavby.





Copyright© 2014 by Vlastislav Ruzel

Copyright© 2014 for Cover
by Antonio Juskievicius and Marek Dylond

Copyright © 2014 for Photo by Jiri Tomic, Jiri Domanizky, Josef Bouda, Karel Havelanek, Antonin Jaskovskec, Wolfgang Krumm, Jiri Kunc, Fritz Olligs, Ondrej Majrnek, Michael Neidig, Marek Polky, Vlastislav Ringel, Mirko Štepanek, Tomáš Vráto, Jiri Žalán and Ludmila A. Wondolova Štřih.

Copyright© 2014 for Carach Edition by Mom-Carach

Je miho posravnost vykazovatele a systemu vykazovat zalezle na kakovosti pomoci pri varovni teto publikace. Dik zaslouzi především paní Milana Holkové a paní Zdeněk Bortl, JIN Toms a JIN Žilka.

Uplatňovali si náhodou v rámci svojich kompetencií na kontrolu činnosti v rámci svojich práv? K monitorovaniu používania v rámci kontroly. Zjednotenie kompetencií, na náhodou kompetencií, ktoré vznikajú na prístupoch, ktoré v oblastiach vykonávajú.

JSD/J 972.80.85030.85.8





Do devíti plavidel B-455, plujících pod polskou vlajkou, násle dovozy čtyři jednotky, dodané pro Československou námořní plavbu, v pořadí 10 až 13, se jmenují *Blank*, *Sitro*, *Radhošť*, *Křídlo*. První loď z této série, *Blank*, byla uvedena do provozu 22. prosince 1967. Důvodem to byla loď stavěná těs pro DČM a nesla jméno *Čáňka*. Dříve se následující tři jednotky líti, neboť při stavbě již byly uplatněny příponky ČND (silnější motor na těžké palivo, zesílená konstrukce trupu na přepravu nudy, snížen chladičový prostor a další dobné úpravy)



M/S Blank – volací znak OLGD
Uvedena dopravou 22. 12. 1967, 10. loď série B-455, lodnice A. Wawelska, Štětín, Polsko.

Délka – 124 m, šířka – 17 m, ponor – 6,9 m, tonáž – 5517 BRT, nosnost – 6005 DWT, kapacita skladů – 9701 m³, rychlost cestovní – 14,5 ual, pohonné zařízení – 1 vnitřní motor Sulzer – 5000 HP, průměrná spotřeba paliva na den – 17,3 t

Dokazovací hodnota – 30,3 mil Kč. V roce 1977 bylo provedeno přezkoušení lodí a hodnota loď upravena na 35,6 mil Kč. Ve všech letech skončil provoz se sídlem a loď se za dobu provozu nejen plně zaplatila, ale vyprodukovaly také a odpisy představují šest dalších lodí této pohlcovací hodnoty. Nejvíce zboží na jedné cestě přepravila loď v roce 1969 na cestě 18 in – 6056 tun přepravního čedičovatelství obru. Loď byla prodána (plně odepsona) za 17,9 milionu Kč, čistý přínos z prodeje činil 17,1 milionu Kč. Poslední majitel – Anglia Overseas J. C. Panama



90 atp/cm² a kapacitou 140 m³. DR 33000 m³ jsou instalovány dvě odstředivky a výkonu 5000 W, vyrobené licenčně v Polsku a jedna odstředivka pro mazací olej. Pro zátěžovou soustavu slouží dvě balastrní čerpadla, z nichž jedno má výkon 100 mW, druhé 25 mW. Pro cirkulaci chladičové vody slouží jedno čerpadlo o výkonu 160 mW, jedno pohlcovací čerpadlo o výkonu 250/160 mW a dvě čerpadla o výkonu 40 mW. Evaporátor polské výroby v licenci typu Atlas vytváří 12 tun vody za 24 hodin při vnější teplotě chladičové vody klesající na 10°C. Vnější strojovny je sajtžina dužina ventilátorů, které zajišťují desetkrátovou výměnu za hodinu při dodávání vzduchu do strojovny a patnáctkrátovou výměnu vzduchu při odvětvání. Vnější nákladových prostorů je sajtžina ventilátorů zajišťující deset až patnáctkrátovou výměnu za hodinu. V strojovně chladičů hlavního motoru jsou instalována tato zařízení:

a) pro sledování dávků hlavního motoru včetně dílkových, teplotních a výfukových plynů
b) pro automatickou viskozitu paliva



M/S Radhošť – volací znak OLGC

Stavba loď byla zahájena položením kříže dne 9. 9. 1969. Byla postavena jako 12. loď ze série B-455.

Délka – 123,9 m, šířka – 17,03 m, ponor – 6,9 m, tonáž 5510 BRT, nosnost – 5961 t, kapacita skladů – 9699 m³, rychlost cestovní – 14,6 ual, pohonné zařízení – 1 vnitřní motor Sulzer – 5000 HP, průměrná spotřeba paliva na den 18,2 t. Posádka – 34 osob. Opakem loď *Blank* byly realizovány podobné změny jako u předchozího *Sitro*. Loď byla uvedena do provozu 23. 5. 1970. *Radhošť* jako liniová loď univerzálního typu byla provozována zejména v relacích kobánské, indické a levantské. Nejdelší byla exportní cesta 6. 60 v roce 1979, která trvala celkem 121 dní a přepravou kusového zboží a železa z Gulušské a Dira do Um Quasru, Kuwajtu a Dammamu. Nejvíce zboží na jedné cestě, 5677 tun železa a dracovice, přepravila loď v roce 1976 na cestě 6. 51 ze Štětína, Rosicku a Dloze do Mombasy a Kuwajtu. Zeela odepsoná loď byla 7. 8. 1990 prodána za 22,6 milionu Kč a čistý výnos z prodeje činil 21,2 milionu Kč. Dále provozována pod jmény *New Flag* a *Gema Flag*. Poslední majitel – Georgiou Nardis, Řecko.



M/S Blank a *M/S Radhošť* křiží cestou, se setkaly v kavárně kávy přístavu



M/S Křídlo – volací znak OLGE

Vpřevozu u ČND od 5. 9. 1970, 13. loď série B-455, lodnice A. Wawelska, Štětín, Polsko.

Délka – 123,9 m, šířka 17 m, ponor – 6,9 m, tonáž – 5513 BRT, nosnost – 5993 DWT, kapacita skladů – 9699 m³, rychlost cestovní – 14,7 ual, pohonné zařízení – 1 vnitřní motor Sulzer – 5000 HP, průměrná spotřeba paliva za den – 18,2 t, posádka – 34 osob

Dokazovací hodnota – 43,4 milionu Kč. Do celou dobu životnosti se loď zaplatila více než pětinásobně (na sídlo i odpisy). Dne 2. 6. 1997 (19.90) v námořním přístavu Breznenhaven byla loď prodána novému majiteli *Insula navigation* – Valletta (Malta), který ji koupil za 5,6 milionu Kč a dále provozoval pod jménem *Misela*. Loď ještě náležitě zasloužila nejdelší

1987 – Luxon Maritime – Captain Bill (Panama)
1989 – Max Transport Shipping – Max transport (Panama)
1993 – Faraneta Shipping Co – Faraneta (Kingstown)
1998 – Qingdao Kinghai Trading – Blue bird J (Belize), poslední majitel Brave Navigation – Malta
1998 – na zloz – Along



„Plý *Křídlo* po vodě a neustále...“

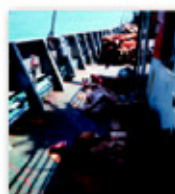


„Křídlo“ je jediné *Křídlo*“

Kontra loď přezkoušení lánka nashvynholckou nákladu dala do pohybu lánku *Křídlo* a lánku lánku se nashvynholckou lánku lánku. Důležitý vpravi pod lánku lánku a to nashvynholckou lánku lánku do vody.

Společně s *Křídlo* na vodě







Rád si připomínám kouzelné noční služby pod románskou oblohou, kdy loď ležela klouzala po spící mořské hladině, nedala se kladt paprsky světla a mláta. Nad člunkem se rozeznala slámsá buřadná panthema. Hvězdy jako velké lampy na obloze se zdánlivě a shovravě si prokládaly na molu stožáplu, která se pomalu, jako přicházela radia, venovala po nekonečném vodním eroadě. Moře bylo jako telutě stábo, chvějivé a třpytivé. Noc stihla, jako by se zastavila čas. Někdo hluboko, moorňho si okupovalo naši duši. Doklíd a křesla brdy dech. A když byla mláta kjevnat! J ty chvilu měly svojí vůli...



V roce 1969 jsem se plavil na lodi Republika II. Sdílel jsem tenkrát v přístavu Nuevitas na Kubě. U stejné brázy, přes dvě řady loďalet, pooki nám, stála loď Dionýs. Na druhé straně velkého Nuevitského zálivu nakládal Žlanič. V posledních těchto dvou lodí jsem měl pár přátel, se kterými jsem byl v roce 1966 na loď Klášna. Bylo to tehdy velmi příjemné setkání. Nakloněně jsem navštívil Dionýs, prokládal si se sápmem jednotlivé části lodí, došel jsem na příď, tam si sedl na pilu a vychutnával si pohled na obě lodě.

Republika II si připadala proti Dionýsu uchutná. Její pruvy bole stál u keje jako obrovská stina velké typadilky. Pamatuji si, jak jsem si představoval tu malou lodičku na vlnách rozbouřeného Atlantiku. Při všech vyšetřeních, jež se uí honky hlavou, by mne ve smu nenapadlo, že toto plavělo vlastně nakládá svůj poslední náklad a brzy ulonit svojí životní pouť v Bahamidelém souostroví, čtyři míle od ostrova Mayaguana, kde najede na koralový útes.



Dokážete, když jsem plul s nákladem z československých námořních lodí Suezským průplavem, jsem si vzpomínal na vyprávění svého dědečka. Jako by se nejednou v Suezu nalodil na naši loď duch svého dědy a po celou plavbu průplavem chodil se mnou po palubě, až



do Portu Saidu si se mnou povídal. V lednu roku 1920 plul s japonskou lodí Yaman Maru Suezským kanálem, stejnou cestou, jakou jsem já, s odstupem času, plul s lodí Radhošť. Děda složil jako legionář v Rusku a vrátil se domů. Nalodil se tenkrát ve Vladivostoku a přes Kanot, Singapur, Džibuti a Suezský kanál plul do italského Terstu. Doplul se od té doby dosti změnil, byl rozšířen, prohlouben a dnes jím mohou projít lodě s daleko větší tonáží než tenkrát. Spojení mezi Středozemním mořem a Rudým mořem vyprojektoval francouzský diplomat a inženýr Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps. Při budování tohoto průplavu bylo využito jezera Timsah a velkého jezera Buhajrat al-Muaw (Hladé jezero). V roce 1869 dokončený průplav byl 160 kilometrů dlouhý a šest metrů hluboký. První obchodní loď bylo plavidlo, které veslo kabele do Suezsu a ažlo jakéto Houk (Čestník).

První loď, která propírla Suezským průplavem na cestě z Indie do Evropy, byla anglická Dornbe.

J když čas přináší stále něco nového, některá pravidla a zvyky zůstávají. Stejně jako před desítkami let, tak i dnes obsazují palubu tuzemští obchodníci. Smlouvají s námořníky, nabízejí a vracují jim svoje zboží. Jako dříve se na přídi vytahují velké eválovat, aby dlouhí při noční plavbě. Do pracovní polohy se staví dva bauny, lodní

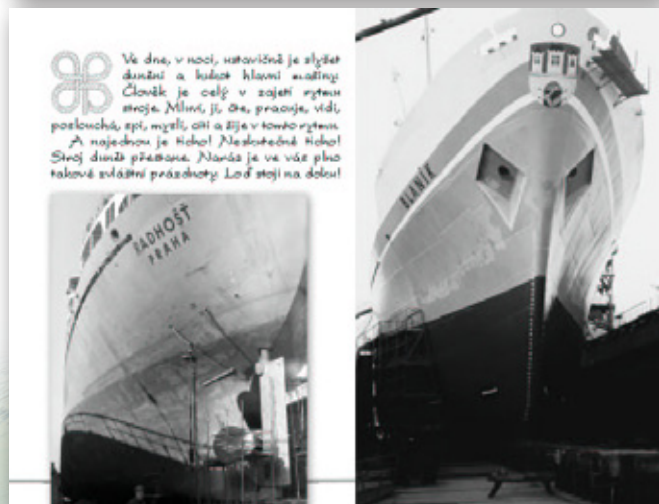


muzeli palubní přípravě ležinky, dva-ři metry dlouhé kusy provazu, kterými se úvazná lana svázala před zkládáním na velké boje. Stejně tak bylo třeba připravit stopery, kratší lana, která jsou upevněna v palubním oku nebo úvazem polemu a slouží k tomu, aby se jimi přidrželo napnuté lano tak dlouho, až se evná z nového oku úvaze na příkry. Na ocelové lano se připraví stopery žetřavé. Slipovaje je úvaz ocelového lana, který

Doa Said - Radhošť se připravuje na příjezd Suezským průplavem (1973).



M/S Radhošť na jezdě v Suezsu. Na obrázku je vidět příď pravého záchranářského člunu s nápisem Jindro loď, délka člunu 8m, šířka 2,25m, hloubka 1,15m, počet osob 26.



Ve dne, v noci, ustavičně je slyšet dunění a bučení hlavní sudliny. Čluněk je celý v zářící vytetu stroje. Mlčí, je, že, pracuje, vidí, poslušně, epí, myslí, cití a žije v tomto rytmu. A nejednou je Nikol! Neslučetelné Nikol! Svojí duně přemůže. Nánás je ve vše ploho takové volání přásochoty. Loď stojí na doklu!



Masand dopravují Radhošť před svou loděnicí kabele, 1986.

rodiny, celovzhové rodiny námořníků. Všechny mají to společné posádku. Vždy, jak vypadá kvůli moři, poznaly viděly a těšily všichni, ale také jasnou, horkou vodu NIKK, ševci vlny, které hladily, laskaly jejich boky, pohupovaly se v rytmu jejich nekonečné plavby. Poznaly, jak se pluje v posvátném tichu, za svítu loď, poznaly dokonalost svítání. To byl můj můr lodi a námořníků!

J loď Křiváčekem svého osmadvacetiletého života změnila nejdeje, jméno a osobu svého kapitána.



ČNP
Praha.

Mycar Line
Göteborg.

Fanatic
Shipping Co
Kingstown.



120 / 121



(1 Fathom = 1,85 metru), šlánek kotveního železu měl průměr 49 mm a vážil 10 kg. Celkem měla loď 513 metrů kotveního železu. Na každé délce železu (87 m) bylo orientační označení, první vřetení šlánek byl natřen bílou barvou a na jeho přídě byl namontován silný drát. Podle toho se poznalo, že byla venku a kotveního železu jedna délka kotveního železu. U druhé délky byl drát na druhém vřetení. Šlánek a obo byly natřeny bílou barvou, což. Kotvení železa byl připraven za dva nebo sto pět kotveního železu, aby nebyl vyčerpán celý ven z kotvení. Když byla loď po nějaké době provozu na lodnici, mluví jiná důležitá práce se vlnou posádky též kontrole, údržbě a výměně jednotlivých částí železu. Když jsem byl poprvé účastníkem v lodnici tohoto procesu, byl to pro mne šťastný zážitek. Loď byla v době

Miloslav Křiváček, loď Sino.



Zlatozrný žlutý loď Křiváček.



Zlatozrný žlutý loď Radhošť.

128 / 129



Polypropylenové pletené lano na přídi loď Radhošť 1985.



Nové polypropylenové pletené lano, ještě zabalené od výrobce, se připravuje do provozu na loď Radhošť.

134 / 135

venk se počítá ne na stovky, ale na tisíce roků. Jakmile byl člověk schopný rozpoznat v uslech estetickou krásu, začalo se rodit nové umění. Radost a tvořivé práce je nevyčerpatelným zdrojem posádky a vnějšku uspokojení člověka v jeho životě.

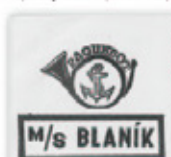
Byly časy, kdy bývala technika v nás vlna, ale námořníci velmi rozšířena. Využívali z valů různé věci jako dárky či na prodej. Opět vlna, zábradlí, kormidelní kolo, a obilí z kachle, oděvy, atd. V námořnickém stavu je i "marinová" anámo jako "Ma Namova linie", vše dle plochy valů. Možno říci, že námořníci dovedli uslová kouska k dokonalosti.



138 / 139



Kolik očekávání vždy spásala loď, která spojovala námořníky z domova. Z mnoha loďů světa přicházely dopisy od členů posádek československých námořních loď. Dnes už jen ta loď rozkida a pár fotografií dávají vědět něco o existenci těchto plavidel. Účastně se našlo dosti fotografických naděsí, kteří si rádi občasli svoje sbírky náležen z poštovních obalů opatřenou plátnem rozkida. Často vznikly velmi zajímavé kombinace známek, poštovních rozkida, lodních štědrých rozkida a přiležitostných rozkida, tzv. káček.



Loď Sino nahlédla cukr v kůbělně Matanazu.



Loď Blaník vyhlédla mangarou nahu v plátně plátnu Sitrin.

140 / 141



Vzpomínky na loď se nikdy neopouští. Ten první okamžik, když se odhodla na břehu lana, loď se odpoutala od příkroví hráze, loď šroub nospěl vodu, skládání a les přístavních jeřábů se pomalu vzdalovaly a před loď zavítala na mořskou pláň, ten čas se nedá zapomenout. Často vzpomínám na časovou volnost osádky, na všechno ráno divně dle, která jsem prožíval plný doplněk. Den se dnem jsem z loď spíval. Člověk si uvědomil, že každá životní radost trvá jen chvíli, že vlna okamžiků se musí co nejvíce vychutnat, je třeba naplnit si oš tou krásou...

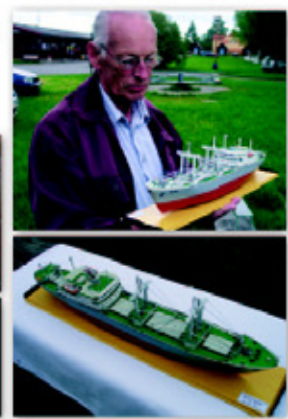
Ještě naposled jsem se prošel po palubě a vychutnával každou křivku, pohled faldurty, knak, ošima prošel řadu barven, lan a blaků.

Procházela jsem naše loď, neschopen v duchu vyjádřit své hluboké dojetí. A když jsem sešel z posledního schůdku toho podivného schůdku, které spojuje všechny břehy světa z loď, devětmetový gangway stáhl sám. Jako by nás nechtěl pustit, jako by věděl, tak jako já, že je to naposled, co jsem se ho dotýkal, že je to poslední okamžik, že se už nevrátím! Naposled jsem pokladil ocelový bok loď, podíkoval jsem, že jsem se j mohl dotýkat, že jsem nějaký



146 / 147

Vlevo lodní model M/S Sino v ústředí ČNP vpravo model M/S Blaník Miloslava Šestáka z Kroměříže.



152 / 153