



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Jiří Verner

Vzpomínky převážně vážně

aneb co na mořích raději nezažil český námořník

ISBN: 978-80-88215-28-8

počet stran 170

obrázků včetně barevných 68

vazba brožovaná, 150 x 122 mm

běžná cena 299 Kč včetně DPH

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Objednávky na www.mare-czech.cz,

nebo nakladatelstvi@mare-czech.cz

Vychází v říjnu 2018

v edici:



Červená pěticípá hvězda v bílém kruhu, umístěném v modrém pruhu na žlutém komínu. To byl znak Československé námořní plavby, pod nímž se naše lodě na světových mořích a oceánech plavily téměř pět desítek let. Dnes už se bohužel toto logo silné vnitrozemské plavební společnosti nevyskytuje nikde. Zmizely lodě pod československou a později českou vlajkou, ale zůstaly vzpomínky. Někdy humorné, někdy plné napětí a zápolení s prudkými větry, obřími vlnami a problémy, které zákonitě patří k provozu lodí.

Námořní kapitán Ing. Jiří Verner v této knize seznamuje čtenáře s prací našich námořníků, proloženou svými osobními zážitky. Čtenář tak zjistí, jak náročná tato profese je nejen po stránce fyzické, ale i psychické. Dozví se, jak se staví loď, ale také, co dělat, když do podpalubí teče voda, když dojde ke kolizi nebo když loď bojuje s povodní na Mississippi. Tato kniha tak přináší komplexní pohled na život na námořních lodích, na nichž se autor plavil po celý svůj pracovní život.

Volné pokračování již vydané publikace nazvané Vzpomínky převážně nevážně aneb co na našich lodích zažil český námořník Jiří Verner, vydané na jaře 2017 v nakladatelství Mare-Czech.



**VZPOMÍNKY
PŘEVÁŽNĚ
VÁŽNĚ**



PŘEDMLUVA

Červená pěticípá hvězda v bílém kruhu, umístěném v modrém pruhu na žlutém kořínku. To byl znak Československé námořní plavby, pod nímž se naše lodě na světových mořích a oceánech plavily téměř pět desítek let. Dnes už se bohužel toto logo silné vnitrozemské plavební společnosti nevyskytuje nikde. Zmizely lodě pod československou a později českou vlajkou, ale zůstaly vzpomínky. Někdy humorné, někdy plné napětí a zápolení s prudkými větry, obtížní vlnami a problémy, které zákonitě patří k provozu lodí.

Pro naše námořníky nebyla práce na lodi jen možností vydělat peníze a podívat se do světa. Pro valnou většinu z nich se stala životní láskou a posedlostí. Jak se mnozí vyjadřovali – moře je jako droga. Kde ji jednou podlehneme, nedokážeme ji opustit. A pokud musíme, vracíme se k ní stále, třeba v podobě zážitků, které přináší tato kniha mého manžela, námořního kapitána Jiřího Vernerů.

Člověk nejraději vzpomíná na události humorné. Bohužel. Jako ostatně v každé profesi, jsou i ty druhé. Na moři o to horší, že je člověk odsáznán sám na sebe a partu mužů kolem. Není tu nikdo, kdo by v případě potřeby zasáhl, pomohl, odstranil nebezpečí. Jsou jen tvrdí chlapi, kteří musí všechno zvládnout. I o tom jsou následující příběhy.

Andrea Vernerová

— 5 —

správoval i ruce, aby si trochu odpočinuly. Na toto soukromé měření jsem vyrazil, aniž bych někoho informoval a tudíž nikdo nevěděl, co dělám a kde jsem. Normálně bych nechal námořníky, aby mi spustili velký provazový zebřík, který by uvázali a dohlíželi by na mě, dokud bych nevylezl. Měli by po ruce záchranné kolo s vrhacím lankem a v případě nutnosti by alespoň udělali poplach. Ale teď jsem byl úplně sám, nikdo o mně nevěděl, pod zářím jsem byl dokonale skryt před případnými pohledy a bylo mi jasné, že k tomu, abych se dostal zpět nahoru, mi nestačí síly v rukou. Do nejbližšího břehu byl alespoň kilometr a teplota vody něco málo nad nulou. Výhledy na moji budoucnost nebyly zrovna růžové. Ale řekl jsem si, že dříve, než zkusím jako poslední možnost beznadějně arktické plaviny ke břehu, budu bojovat s vlastními silami o zpáteční cestu. Bylo to těžké a trvalo to věčnost, než jsem se dostal zase do míst, kde byl trup lodi s přivařenými stupáčky víceméně svislý. Tam už to bylo dobré: postupoval jsem neobyčejně pomalu, protože mě síla v rukou opustila, ale věděl jsem, že se nahoru dříve nebo později dostanu. Na palubu jsem nakonec vyspíhal, ale byl to skutečný boj o život. Při obdobné záležitosti zahynul na jezdě německého Rozloka trochu starší kolega Ing. Josef Petřík z Doks.

CO DOKÁŽE PYROTECHNIKA

Rozhlas je plný tradičních předsvěstevských rad s tím, jak nejlépe vyžráť na vyšší spotřebu alkoholu, jaká jídla se k tomu hodí nejlépe, jaké jsou zapomenuté zvyky našich předků a jak je to v zahraničí. Také padají užitečné rady, týkající se zacházení s pyrotechnikou. V tom vidím velké a velmi podceňované nebezpečí, které si většina lidí vůbec neuvedomuje. V souvislosti s tím jsem si vzpomněl na dávno zapomenutý zážitek, který jsem s pyrotechnikou měl.

S lodí Sitno, na kterém jsem byl naložen několikrát, jsme v roce 1978 připluli do Bombaje, kde se v ulicích prodávala ohromná kvanta pyrotechniky, na kterou tehdy naši námořníci nebyli z domova zvyklí, protože kromě vánočních prskavek se nic jiného nedalo sehnat. Vedle pomoci byla pro nás i pyrotechnika doma tabu, a tak při pohledu na to množství, které se tam povalovalo na ulicích ve stáncích, rada našich námořníků doslova ztrácela rozum a soudnost. A to nejen při nákupu, ale i při použití. Vypadalo to podle toho! Dalo by se předpokládat, že loď uprostřed nekonečného množství vody kolem je pro použití pyrotechniky z požárního hlediska to nejvhodnější místo na světě. Bohužel, je to jenom zdání, které však sdílela i většina mladých námořníků. Pro námořní lodi představuje požár i v současnosti, kdy se již trup nedělá ze dřeva, jedno z největších nebezpečí, a to především díky velkému množství nejrůznějšího komplikovaného elektro a vzduchotechnického zařízení, které dnes tvoří běžnou výbavu všech lodí. Dalším neméně důležitým faktem zůstává, že příchod případných posil a pomoc odborníků, vybavených potřebnou hasičskou technikou, zůstává z pochybných důvodů uprostřed oceánu přinejmenším problematický. V dnešní době toto nebezpečí ještě výrazně zvětšují umělé materiály, používané v lodních interiérech.

Všechny lodě nejsou z hlediska požárního nebezpečí na stejné úrovni. Menší nebezpečí požárů existuje na lodích rybářských, a to z několika důvodů. Převážně náklad a materiál potřebný k jeho lovu a zpracování není hořlavý, a posádka má s lovem a zpracováním ryb mnoho starostí.

Horší je to na druhé straně spektra. Které lodě jsou nejohroženější z hlediska požárů? Mnozí, a to nejenom laičtí, ale i zkušeni námořníci, se domnívají, že rozhořně nejohroženější jsou lodě tankové, případně lodě na přepravu kapalniných plynů. Ty nepřevážejí tanky, jak bychom se mohli mylně domnívat, ale mají tanky – nádrže na přepravu kapalných nákladů, většinou ropu a jejích produktů. Ale to také není pravda! Statistika mluví jednoznačně!

skozenými. Na naše protestní dopisy a neustálé honění důstojníků u ládkoven reagovali tím, že nám po skončení nakládky dodali několik balíků prázdných pytlů, abychom měli kam po vykládce umístit obilí smetené ze dna ládkovny, které také bylo součástí nákladu a počítalo se.

Kuba

Pamatuji se na jeden případ, kdy jsme museli celokhodní náklad pytlů počítat. Bylo to na Kubě v přístavu Nicaro v roce 1973 na lodi Sitio. Jste předejdem do přístavu došlo z Prahy varování, že loď, která přiveze stejný náklad ze stejného přístavu jako my, měla velké množství. To znamenalo, že se v počty změní až stovetkrát, tak firma, námi najatá na počítání nákladu. Vzhledem k velké hodnotě nákladu to byla škoda dost bolestivá. Takže bylo rozhodnuto, že náklad bude počítat i naše vlastní posádka, což rozhodně nebylo obvyklé. Ve všech případech na to jsem firmy, které si loď najme; měla by nejvýš provádět jejich kontrolu, což jsem občas skutečně dělal. Kontrolovali jsme na břehu tailymany, že skutečně počítají a tuto činnost jenom nepredestirují.

Přístav Nícaro je malinký přístav na severním pobřeží Kuby východně od Havany. Tehdy tam bylo místo jenom pro jednu loď. Přístav sám je umístěn v úzkém zálivu s pravotočivou zatáčkou. Na naši loď nastoupil velice starý lodivod, který loď Sitno, délka 124 metry, šířka 17 metrů, bez pomoci remorkérů pomalu dovedl až k nábreží. Dnesme si tento výkon připadá jako nemožný.

z přistávacího Nikaro se vyvážel koncentrát mléku, černý lesklý prášek, hodně těžký. Byl v malých plochých pytlích o váze 15 až 20kg. Na paletě jich mivali kolem 70 kusů. Jeden pytlík prý tehdy stál asi 150 USD. Na loďi byli tři kadeti, já v palubním oddělení, Ing. Jakubčík ve strojním a Ing. Hájek v hospodářském. Všechno nadnormativní síly, a tak bylo rozhodnuto, že počítání nákladů bude naše záležitostí. Bylo to proveditelné, protože v přístavu práce pracovali 24 hodin denně, ale jenom jeden gang stevedorů, a tak jsem se klidně vystřídal. Byli jsme v lodovně a jak položí paletu s nákladem do lodovny, nejprve jsem spočítal z boku všechny pytle a potom jsem dal povel k rozebrání. Někdy tam byl pytel tak zastřešen, že nebyl zvenku vidět, a tak se to muselo předpřipravovat, jak paletu rozebrali. Byli jsme velice úspěšní, nejžejše jsem při vyvážce žádné manky neměli, ale někdy pytle jsme měli navíc. Ale ještě několik let potom jsem nacházel v práci po prání prádla, které jsem tam tehdy měl, těžký černý prášek. A to si tam nebylo prášné prostředí. To byl snad jediný případ, kdy jsem zažil, že si posádka náklad počítala sama.

Při přepravě generálního nákladu, beden, vozidel, strojů je třeba náklad upevnit tak, aby se za špatného počasí nepesuňoval a nerozšířil se. K tomu

měli obyčejně stevedori svoji firmu, která náklad připevnila ocelovými lany, která naplnila ocelovými stahovacími. Ty se však po nějakém čas uvolnily, a pokud přišla vlna hláska o spátem počast, postlali se do skladovacího prostoru námořníků, kteří stahovací uťahovali, případně doplnovali podle potřeby. To se dělalo ve chvíli, kdy to bylo aktuální, a přes všechna preventivní opatření se nějaký náklad občas dal do pohybu. To bylo nebezpečné pro lidi i pro loď.

Kusové náklady se mohly v některých případech převážet i na palubě. To ovšem muselo být v jejich nákladových dokumentech výslovně zmíněno. Naopak některé chemické těkavé látky v sudech mohly být převáženy pouze na palubě. Na palubě se také čas od času převážela vozidla, nákladňáky, autobusy, ale také routy, které jsem v posledních letech několikrát převážel z italského Taranta do omráského Muscatu. Průjezd Suezským kanálem jsem výslovně nenáviděl a měl jsem z něho předem kopřivku, známky tam mi nesešly, ale poté, co jsem tam začal jezdit často, jsem si i na to zvykl a nakonec jsem měl tu linku docela rád. Byla to, nehledě na pitrky kolem Sokotry, celkem pohodbová linka a v posledních letech jsem tak trochu okusil to, čemu se dá říci jezdit na lince, což mi celý život ubíhalo. Vyhoďa je v tom, že se vracíte na místo, které znáte, pracujete s lidmi, které znáte z předchozího společného práce, znáte požadavky i podmínky, prostě práce a starosti je najednou jenom polevina.

Taková linka byla v 70. a 80. letech i mezi polským Štětínem a Kubou. Jezdily na ní lodi typu Blaník, postavené ve Štětíně. Byly to nadherné lodi e-myslím, že visící, kteří na nich nějaký čas jezdili, na ně s láskou vzpomínají. Stejně tak i já. Bohužel jsem na této lince nejezdil tak dlouho, jak bych si přál. Ty čtyři sesterské lodi se jmenovaly Blaník, Sitno, Radhošť a Kriváň. Na posledních dvou jsem nikdy nebyl, zato na Sitně jsem byl čtvrtkrát.

Každý náklad byl jiný a měl své specifické vlastnosti a podle toho se s ním muselo zacházet. Důstojníci měli k dispozici několik knih v angličtině i v polštině, kde byla velká většina nákladů popsána, včetně specifické váhy a přesné požadavků na dopravu. Podobné tomu bylo ale i na mrazirenské lodi, kde byly k dispozici příručky popisující požadavky na převoz potravinářských a mrazirenských produktů.

Koncentrátv rud

Do kategorie koncentrátů, s nimiž bývaly velké nejpříjemnosti, ale jenom pokud byly dopravovány volně sypané, patřil i nákl. S jedním takovým nákladem, tentokrát měděného koncentráту z kubinského Santiaga, byly velké nejpříjemnosti. Náklad se sesunul na jednu stranu a hrozilo převržení lodi Blamie. Loď se musela vrátit, náklad velceít a nechat na břehu vysušit.



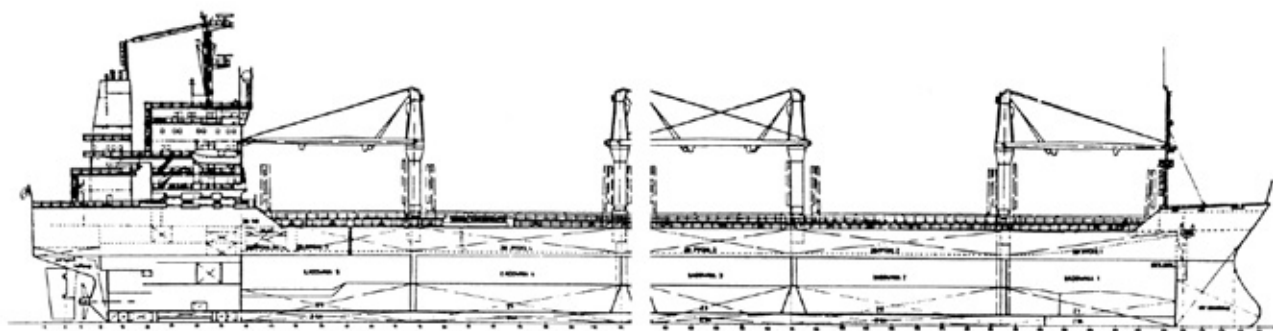
Nabore: Dekonžovací práce na lodi Labe

Došlo: Příprava ke vstupu státní vlády na loď Labe ve Štěpě 2. srpna 1989

Výzvo: Zápis v lodním deníku – informace o ukončení slavnostního dojezu.

Nákladný dopravný: Zlois v ločnom denku, levá a pravi strana – 1. resta lođi labo

[illegible]



— 142 —

Nahoře: Plán lodi Labe.
 Vlevo: Lodi Labe ve zřímadle Paramoviho vandou.
 Dole: Labe v Tichém oceánu – cvičení se záchranářské čluny.
 Na komíně znak nájemce – Armada, Dánsko.



— 143 —



Nahoře: Lodi motor zavěšený na jeřábu.

Dole: Spouštění hlavního motoru do prostoru budoucí strojovny.



— 154 —



Nahoře: Strojovna před přídílní zadní sekce s komínem listem a šroubem.

Dole: Budoucí strojovna se zakrytými pomocnými motory.



— 155 —



Nahoře: Loď Megara při dokončovacíh pracích v doku.
Dole: Loď Megara zahraná tajfunem na Chesý proti přístavu.

A něco na závěr

Nahoře: Loď Lipno – cesta kolem světa v roce 1985.

Dole: Žánam v námořnické kněžce.



OBSAH

PŘEDMLUVA	5
JAK SE STAVÍ LOĎ	7
Stětin, Polsko	8
Okpo, Jižní Korea	11
PÁD JEŘÁBU A NEDOBROVOLNÁ KOUPEL	15
PONOROVÉ STUPNICE A DRAFT SURVEY	25
CO DOKÁŽE PYROTECHNIKA	35
MÁ SETKÁNÍ S TAJFUNY A HURIKÁNY	41
Tajfun v Ikoje	43
Tajfun v Hongkongu	45
VODA V PODPALUBÍ	51
POZOR NA PRASKÁNÍ LODÍ	61
POZICE LODÍ	65
LODNÍ NÁKLADY	71
Cukr	72
Koncentráty rud	75
Dobré náklady	75
Obilí	77
Nepříjemné probuzení	85

NENÍ NAD DLOUHÉ PŘEJEZDY	87
Létající překvapení	87
Nejvhodnější trasa	90
SLUDGE A CO S NÍM	95
PŘEDÁVACÍ A DALŠÍ PROTOKOLY	101
MOJE PRŮŠVIHY – MISSISSIPPI	105
Lodivod	105
Powder	108
29. března	110
30. března	111
31. března	112
1. dubna	115
2. dubna	114
MOJE PRŮŠVIHY – HAVÁRIE LODI LABE	117
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA	127
Loď Labe	127
Mezinárodní platné licence; v cizích službách	144
Loď Šumava	149
A něco na závěr	165
Kanadské dobrodružství	165