

Naše námořní flotila byla velice známá ve světě. Každým rokem přispívala do státní pokladny nemalými částkami. Sjela všechny kontinenty! Než se polistopadovým dobrodruhům ji podařilo zcela zlikvidovat. Nezbylo z ní vůbec nic, jen vlajka Československá námořní plavba. Hanba je slušným výrazem. Ale už se zapomnělo a málo lidí o naší námořní flotile ví. Připomeň si tuto nádheru obrázky.

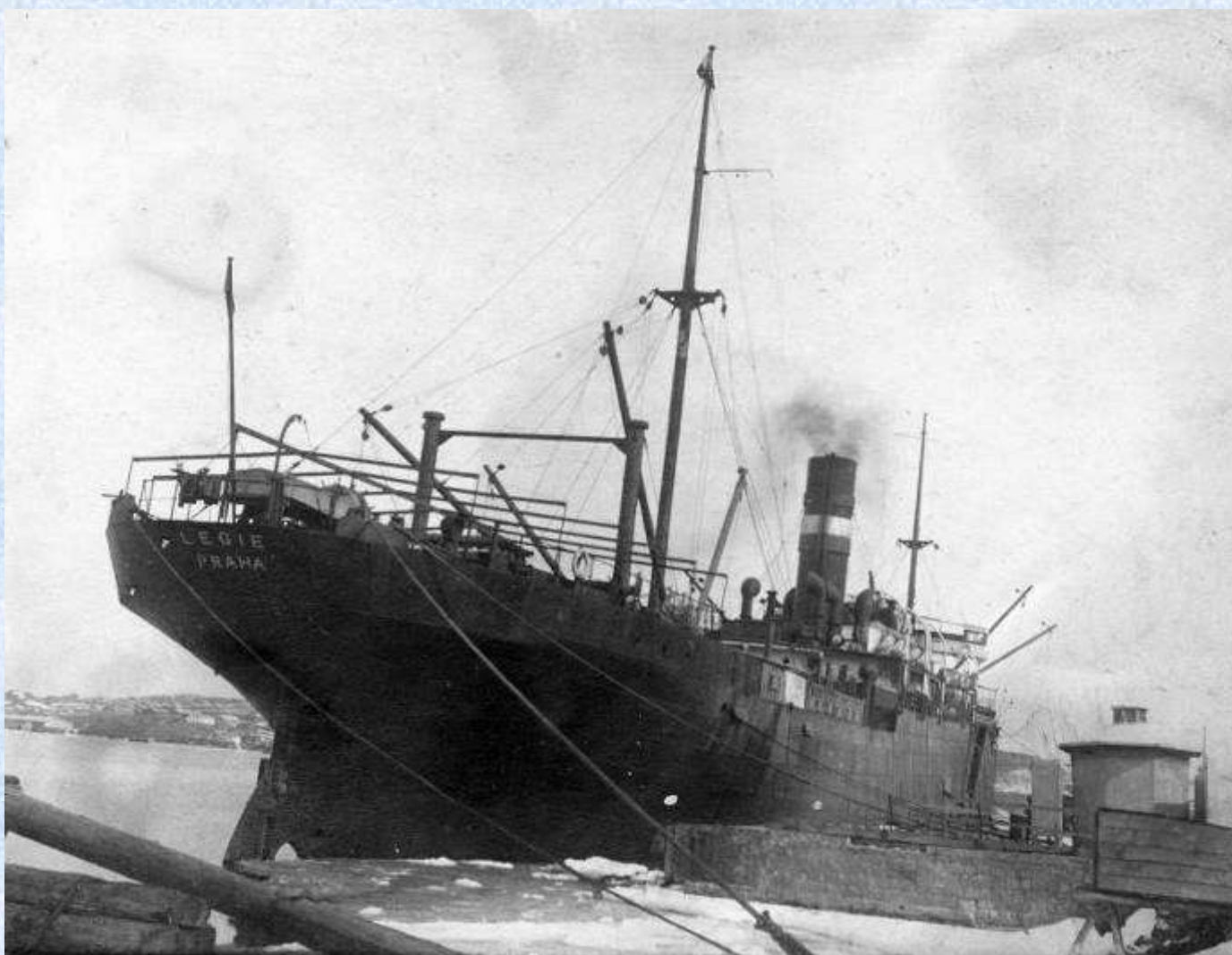
Kdy už tohle lidem dojde a začnou konat?

ČESKOSLOVENSKÁ

NÁMOŘNÍ

PLAVBA



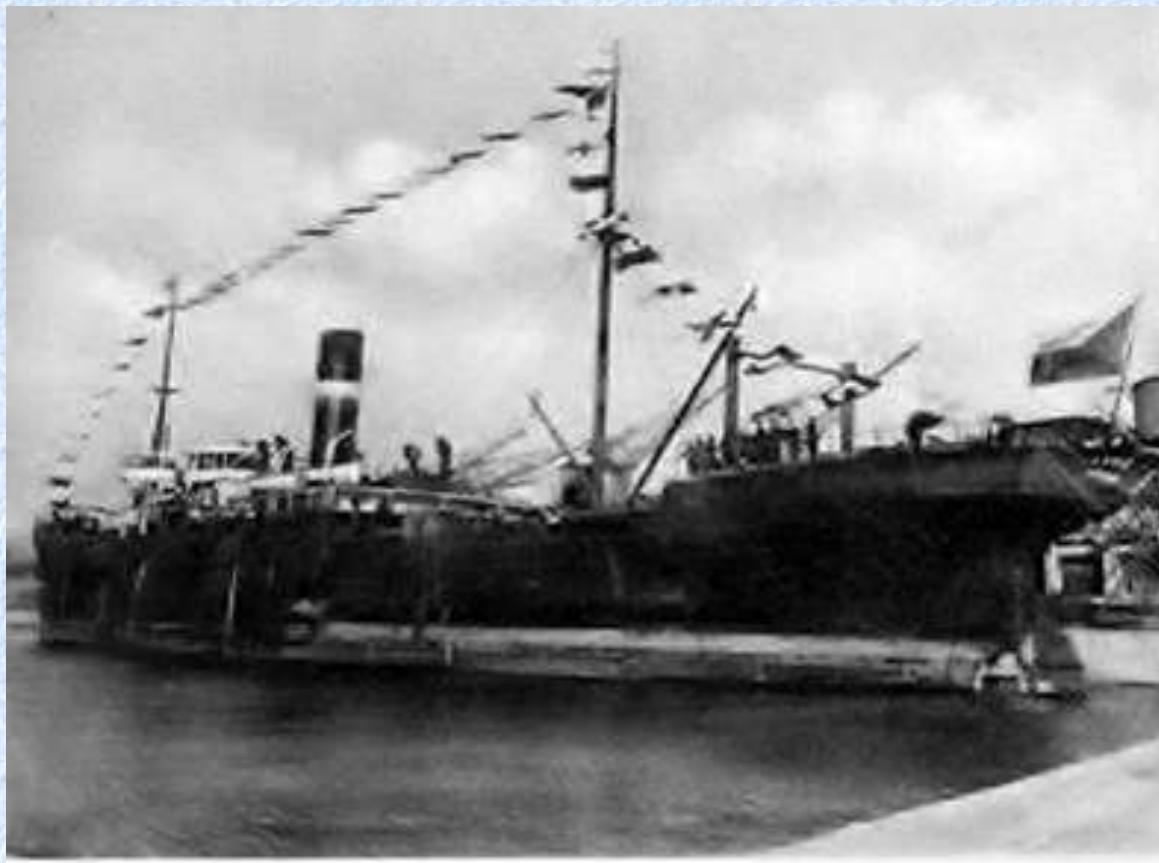


Historie námořní plavby Československa se začala psát v roce 1919, kdy bylo republice přiznáno svobodné přístavní pásmo v Hamburku a Štětíně. Od roku 1924 se domovským přístavem československých námořních lodí stala Praha



*Prvním plavidlem pod
naší vlajkou se stal
v březnu 1920 škuner
s pomocným motorem
(s původním názvem
Kehrwieder – Vrat' se
zpět); jeho kapitánem
byl občan ČSR,
Alfred Konderman,
jenž již před první
světovou válkou velel
řadě zaoceánských
lodí. Loď však
ztroskotala ještě dříve,
než mohla být
zaregistrována pod
svým novým jménem
(Rusalka)*

Škuner je typ námořní plachetnice, vyvinutý v 18. století v USA. Škunery byly stavěny po celé 19. století a vytlačeny byly až nástupem motorových lodí ve 20. století



Naše první námořní loď

Plavidlem, jež se dostalo jako první československá loď do povědomí obou národů, byla loď Legie (původním názvem Tajkaj Maru) na parní pohon s nosností 10 tisíc DWT (5535 BRT). Loď vlastnila Legiobanka, která ji zakoupila roku 1920 za 36 miliónů Kčs. Po letech úspěšné služby byla loď v roce 1933 odprodána řeckému rejdaři. Roku 1942 ji potopila německá ponorka

„Little Evy“ první loď Baťových závodů

V minulých dnech zakoupily Baťovy závody pro svou potřebu první nákladní parník a přiřadily tak k široce rozvětvené dopravní organizaci výrobků zlínského průmyslu po dopravě železniční a automobilové i třetí její složku — dopravu lodní.

„Little Evy“, po česku „Evička“, jmenuje se tato první naše loď, která má obstarávat přepravu našeho zboží mezi severoevropskými přístavy, hlavně mezi Gdyní a Hamburkem. Není tak zrovna malá. Její délka měří 48 metrů, šířka 8.60 metru, výška 7 metrů. Může naložit 650 tun zboží, převedeno na snadnější představu — 65 nákladních vagonů, tedy pořádně dlouhý vlak.

Loď, která zatím pluje pod vlajkou holandského státu, je poháněna parním strojem o výkonu 400 ks. Posádku vedle kapitána tvoří tři strojníci, tři topiči, kuchař a dva



plavci (Leicht matrose). Rychlost činí 10 mořských mil t. j. asi 19 km v hodině.

REPRO: WWW.ZLIN.ESTRANKY.CZ

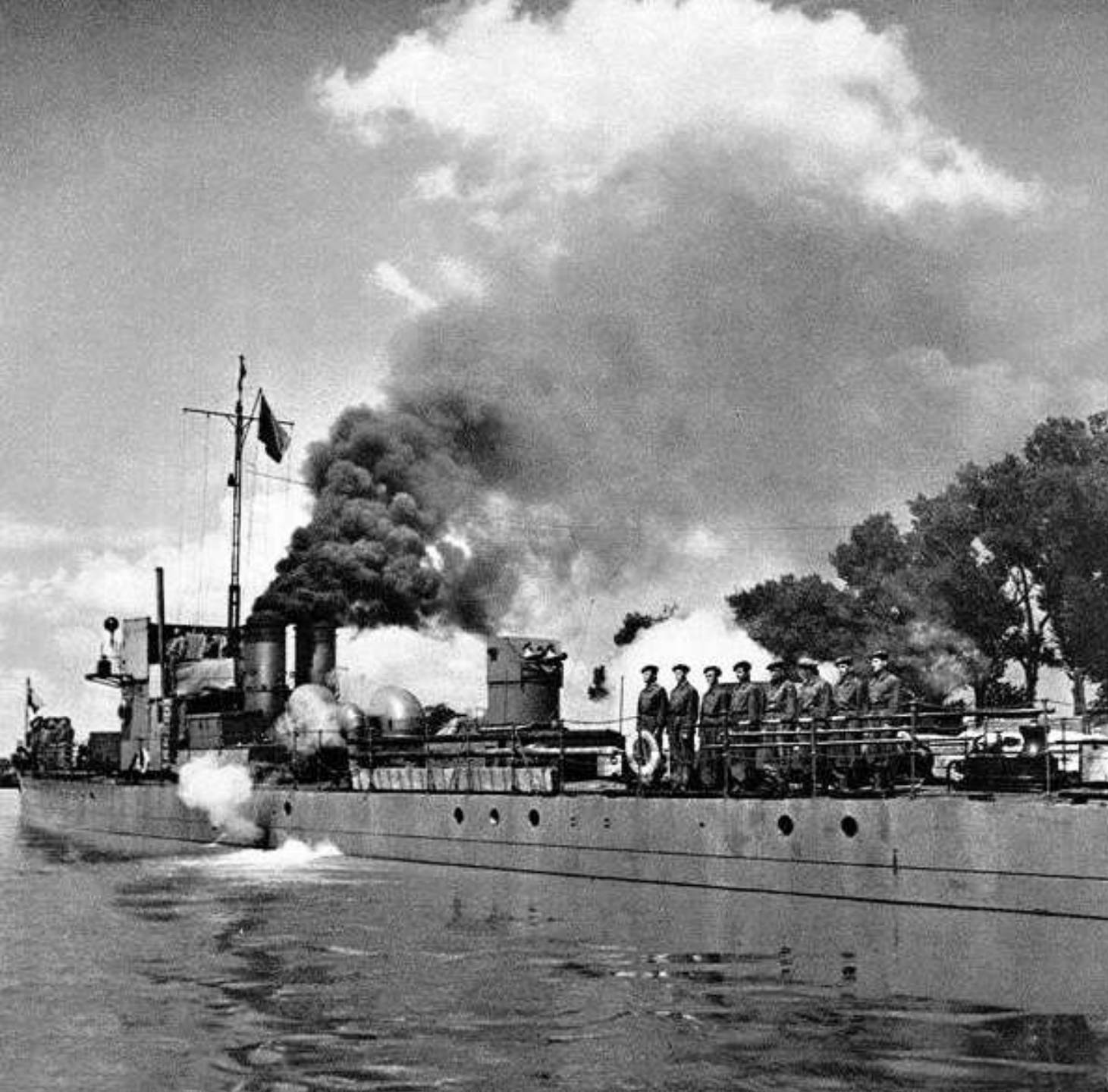


Zaoceánský parník s.s. "Morava" (1932).

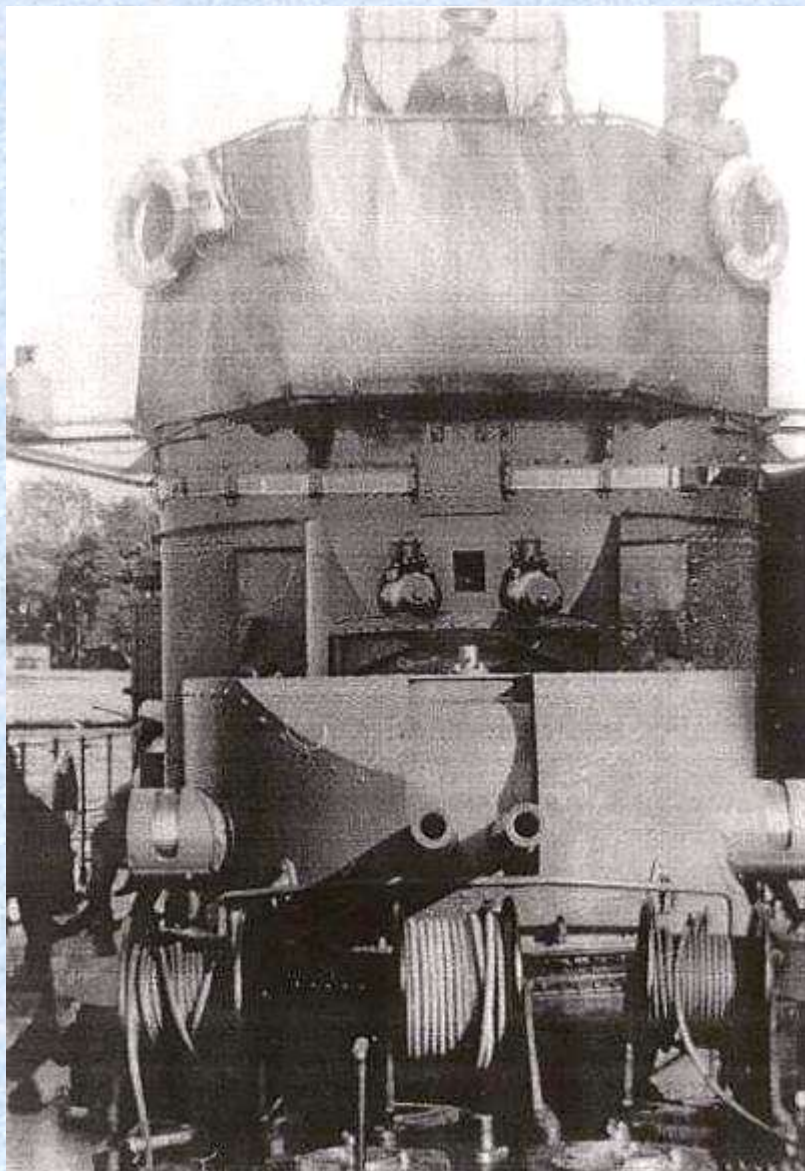
Jan Baťa měl nápad: koupit loď, naplnit ji botami, zařízením prodejen, obuvnickými stroji a mladými muži a poslat to vše do Indie v rámci dřívějšího projektu bratra Tomáše: obout miliony bosých v Asii. Tak dostalo Československo vlastní zámořský parník.

Vybrali 43 mladých mužů a pod vedením nejstaršího, 34letého Jana Bartoše a s českým kapitánem Woseckem se expedice ke konci roku 1932 vydala do Indie. Ach mládi, mládi, mládi - "Morava" je ho plná!

*Do druhé
světové
války
provozovalo
řadu
většinou
menších
lodí několik
podnikatelů*



*V letech 1918
až 1939 měla
naše armáda
ve výzbroji
celou řadu
válečných lodí!
Byly to především
různé strážní
a hlídkové čluny,
dělové čluny
a minonoska.
Největší válečnou
lodí byla
hlídková loď
President
Masaryk,
vyzbrojená čtyřmi
děly ráže 66 mm.*



*Stavba lodi byla dokončena
v Komárně 19. října 1930 a byla
spuštěna na vodu pod jménem
President Masaryk.*

*Jak to tak bývá, ne vždy se
dosáhne stanovených cílů,
takže po zkušebních plavbách
byla opět vrácena zpět do loděnice,
kde byly provedeny nutné úpravy.*

*Do služby se dostala
až v roce 1932.*

*Po celou dobu existence první
republiky se účastnila na Dunaji
různých cvičení. Po rozdělení
Československa připadla hlídková
loď Masaryk Třetí říši*



***V roce 1948 byla založena československá akciová společnost Metrans
s monopolním postavením v oblasti mezinárodního zasilatelství
a námořní plavby včetně provozu námořních lodí***

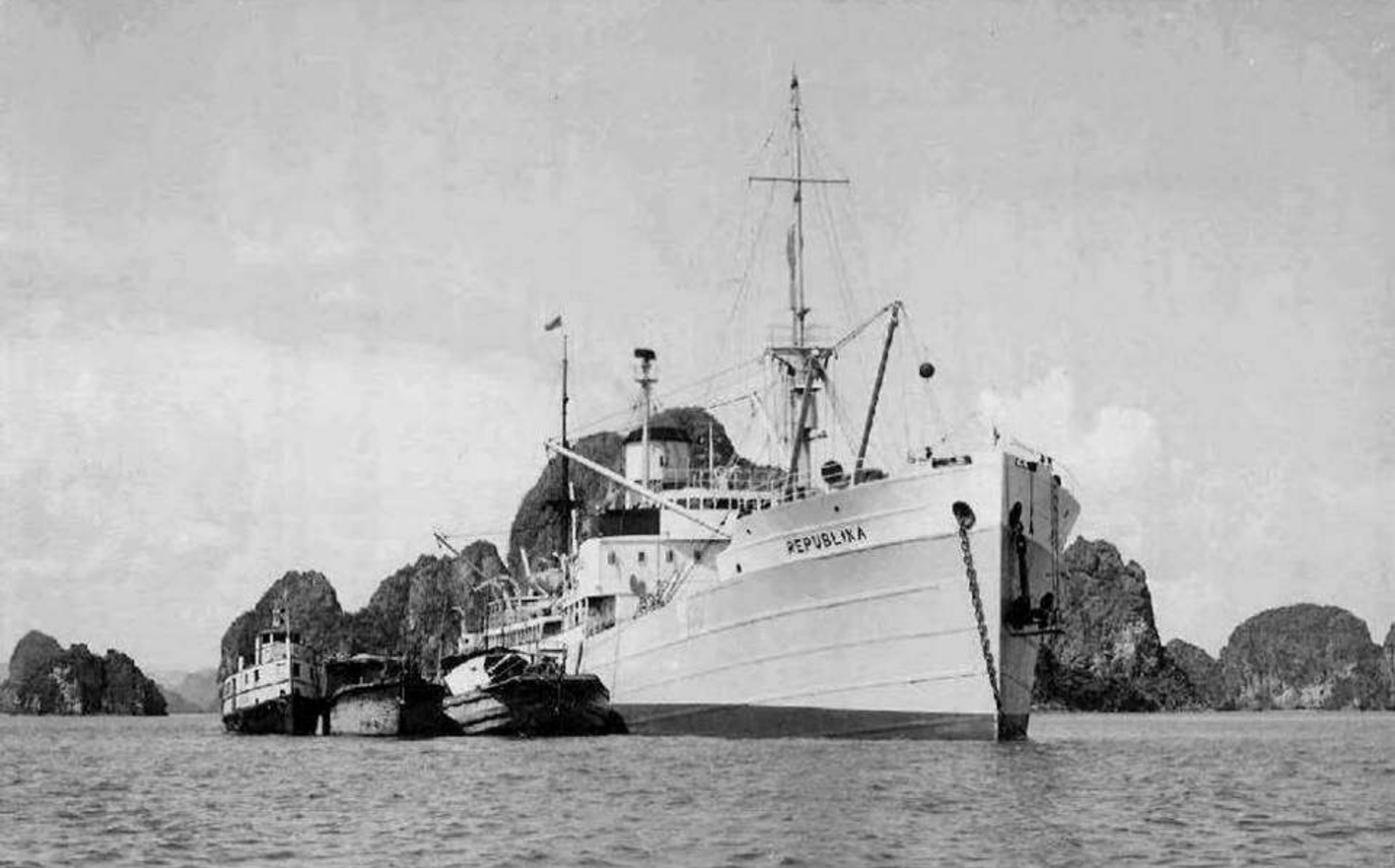


Znak ČNP (Československá námořní plavba) na komíně



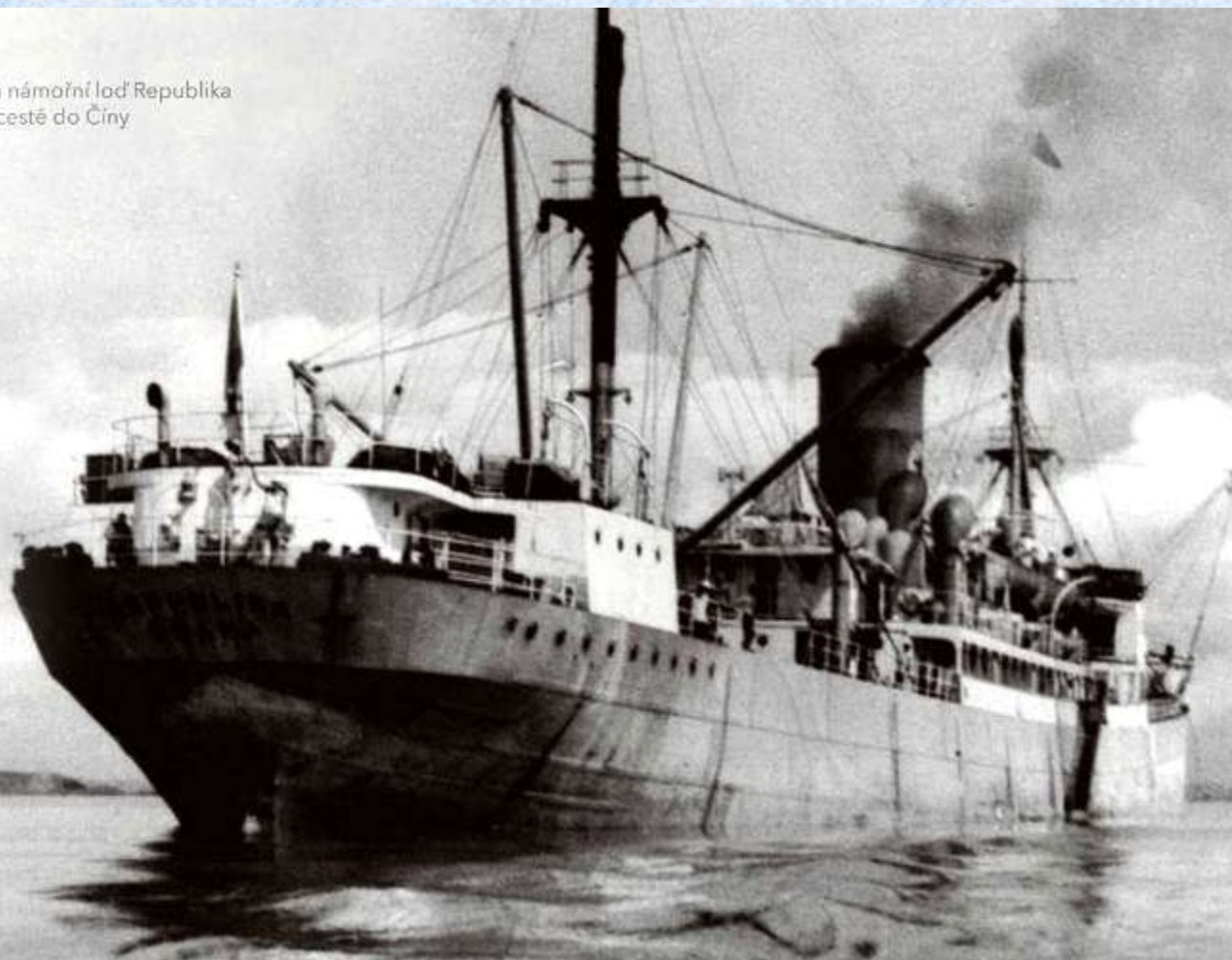
*V roce 1952 byla agenda
Metransu zabývající
se námořní přepravou
převedena do nově
vzniklého podniku
Čechofracht, jenž byl
o rok později přeměněn
na podnik zahraničního
obchodu*

Nákladní loď Mír v rumunském přístavu Konstanca v roce 1959.



První československou lodí zakoupenou po druhé světové válce byla Republika, postavená v roce 1920. Republiku koupil Metrans v roce 1951 od řeckého majitele a její první cesta vedla z polské Gdyně do Číny

Československá námořní loď Republika
v roce 1955 na cestě do Číny



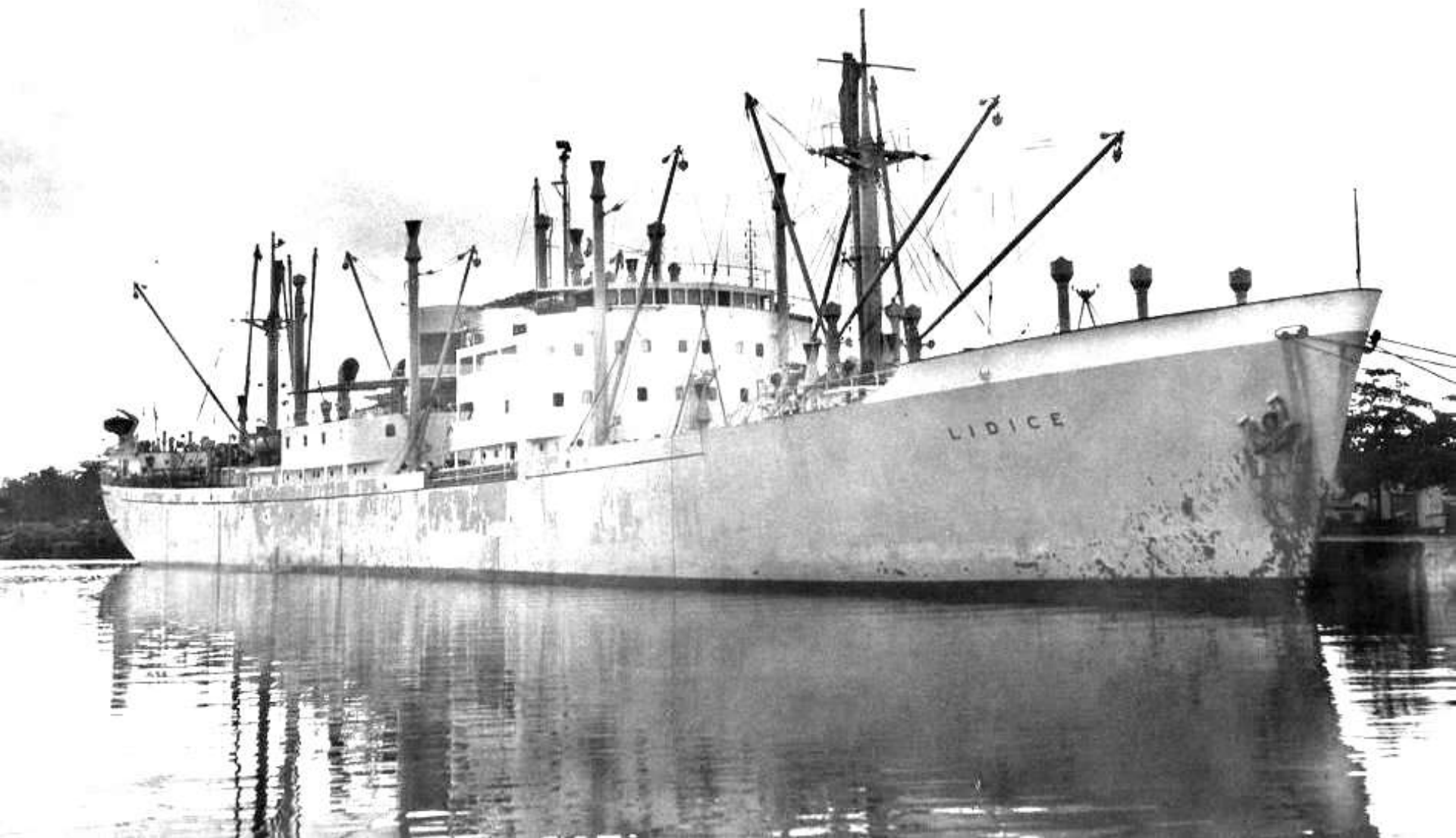
***Hned při své první plavbě byla však v Čínském moři vážně poškozena tajfunem
a opravu prodělala v Šanghaji***

Zajímavou historii má loď Julius Fučík z roku 1953



*Byla to druhá námořní
loď provozovaná
Čechofrachtem.
Přestože se jednalo
o loď relativně novou,
byla dost poruchová,
a mnoho času tak stála
v přístavech na opravách*

**Lod' pocházela z francouzských loděnic a pod jménem Volta byla od roku 1949 provozována
rejdařstvím Compagnie Fabre Marseille. V roce 1953 ji zakoupila lidová
Čína, ale kvůli zakazu provozovat vlastní námořní dopravu se dohodla s ČSR, že
se loď bude plavit pod československou vlajkou. Ve službách Čechofrachtu a ČNP vykonal
Fučík celkem 63 plaveb**



Lod Lidice zakoupil československý stát v roce 1954 jako novou ve finské loděnici v Turku. Byla to naše první loď poháněná dieselovým motorem



V roce 1959 byla největší československou lodí Ostrava o délce 170 metrů, šířce 22 metrů, plovoucí rychlostí 15,5 uzlů



Protože Československo byl stát vnitrozemský, lodě mu stavěly loděnice přímořských států - například Polska, Jugoslávie, Bulharska, Japonska



***Z hlediska obchodu
byl provoz lodí velice
rentabilní.***

***Československé lodě
zajišťovaly výměnu
zboží mj. s Čínou
či Kubou, tedy států
v tehdejší době
z politických důvodů
zčásti blokových***



Umožnily dostat výrobky československého průmyslu do celého světa a bez velkého nároku na devizy dovážet nedostatkové suroviny



Některé lodě si Československo nechalo postavit jako protihodnotu, např. loď Kladno byla postavena za výtěžek za důl na antracit ve Vietnamu



Moderní loď Vítkovice byla zase protihodnotou za důl na železnou rudu v Etiopii



**Za 32 let existence
(1959-1990) činila
návratnost
prostředků,
vložených
do pořízení
lodí 13,7% ročně,
což představuje
průměrnou
návratnost 7,3 roku,
takže za stanovenou
dobu životnosti 15 let
se vložené
prostředky vracely
více než dvakrát!**



**Tenkrát se totiž nemuselo stále šetřit, stačilo jen normálně hospodařit!
A na rozkrádání majetku v socialistickém vlastnictví byl paragraf**



Lod' Třinec ve službě 1975 – 1998, postavena v loděnicích Štětín



*Na lodích ČNP jezdilo většinou
kolem 35 lidí. Část posádky
tvořila údržbová četa,
další členové zajišťovali chod strojovny
a strážní službu na můstku, na lodi byl
vždy kuchař se svým personálem,
někdy i lékař*

Lod' Třinec

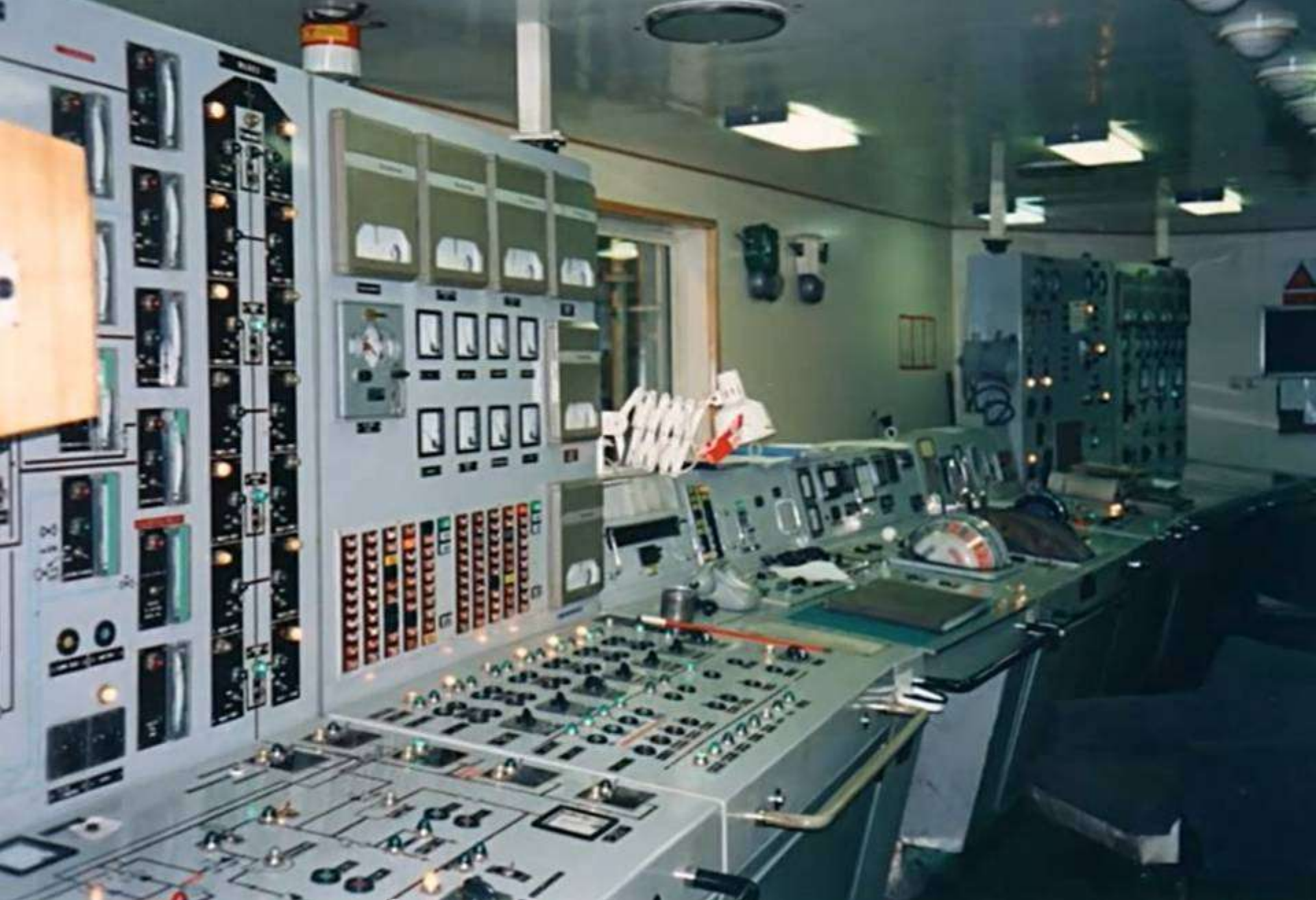


A jak vypadala taková loď uvnitř ?

Lod' Třinec



*Ve volném čase mohli námořníci sledovat promítání filmů, televizi,
na lodích byly i knihovny*



V přístavech měli námořníci čas i na turistiku a jiné vyžití



Lidé, kteří se hlásili k ČNP, museli ale projít přísným kádrováním

1967

Jediným československým námořním plavidlem, které bylo po druhé světové válce ztraceno, se stala loď Pionýr provozovaná Československou námořní plavbou. 6. srpna 1967 uvízla 90 metrů dlouhá loď při zpětné plavbě z Kuby do Evropy na korálových útesech u ostrova Mayaguana v souostroví

Bahamy, což vedlo k jejímu vážnému poškození. Náklad i posádka se podařilo zachránit, ale loď zde byla z rozhodnutí našich úřadů ponechána svému osudu a potopila se. Její záchrana by byla velmi komplikovaná a náročná. Pionýr, jako naše nejmenší námořní loď o nosnosti 3 025 DWT, byla vyrobena v loděnicích u bulharské Varny a původně byla určena pouze pro plavby ve Středozemním a Černém moři.

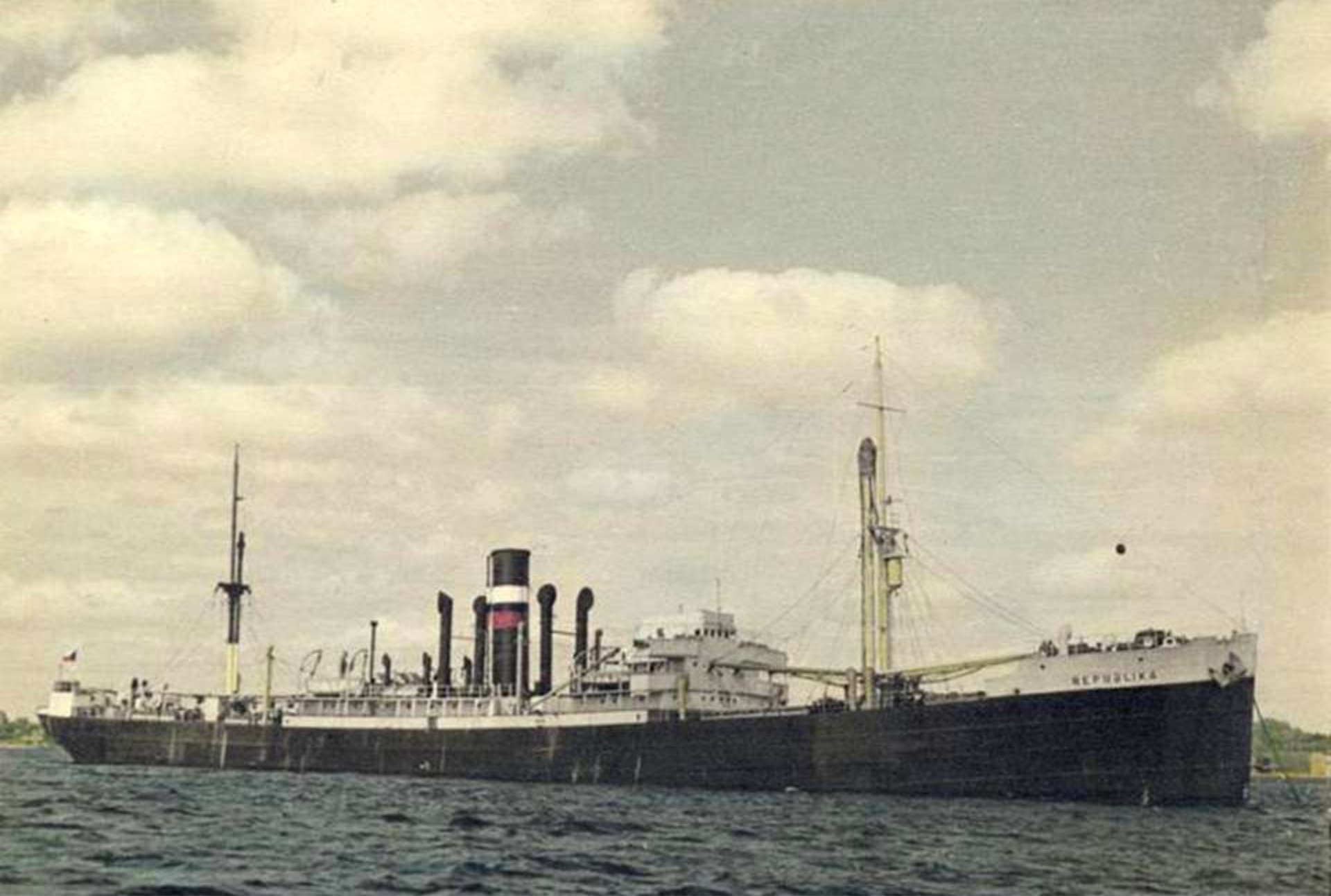
Československá loď „Pionýr“ v rumunské Konstanci – červen 1961



Ve vlastnictví ČNP bylo provozováno celkem 44 námořních lodí

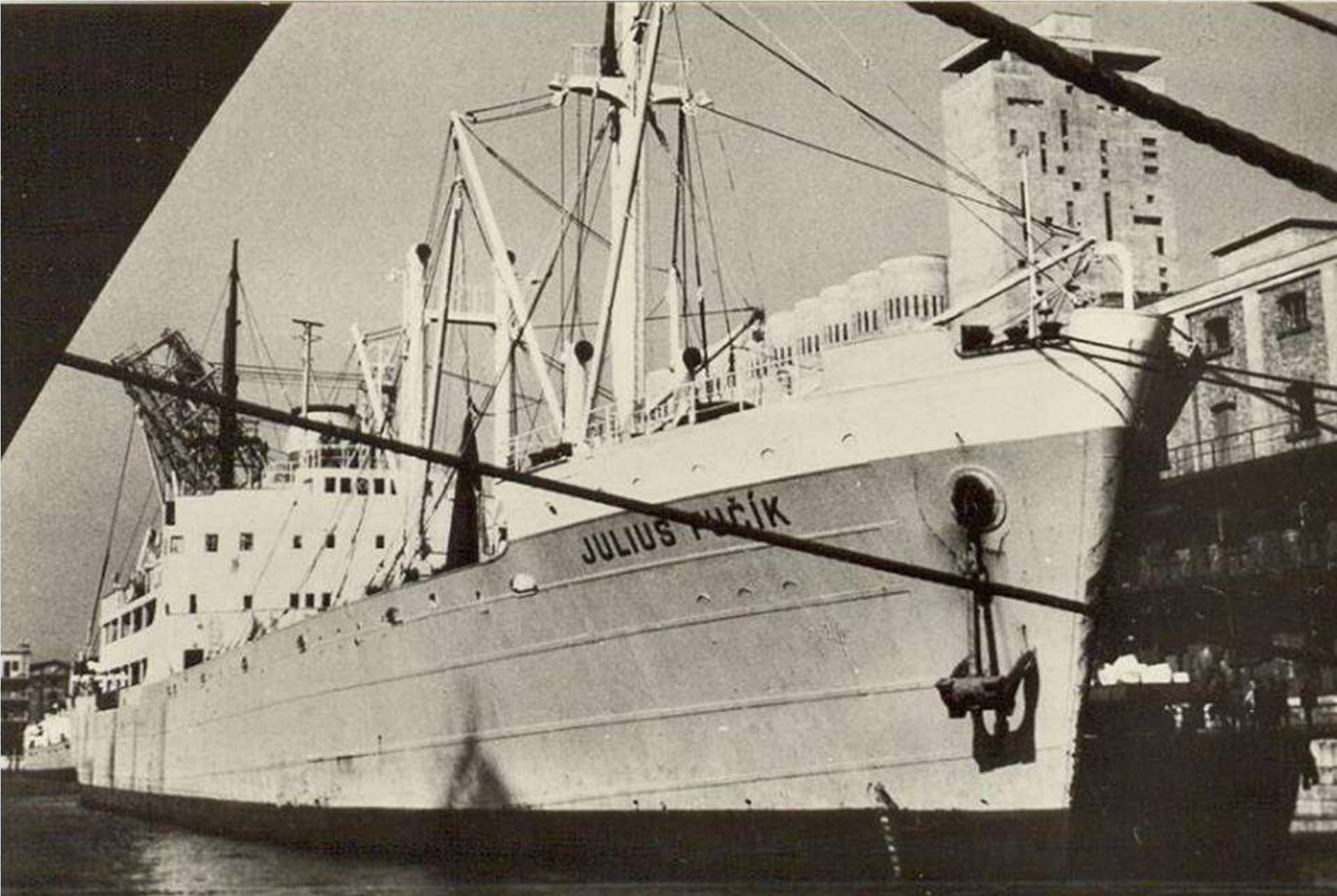
01 Republika I.
02 Julius Fučík
03 Lidice
04 Dukla
05 Mír I.
06 Ostrava
07 Orava I.
08 Kladno
09 Orlík I.
10 Pionýr
11 Jiskra
12 Košice I.
13 Republika II.
14 Brno
15 Vítkovice I.
16 Blaník
17 Sitno
18 Radhošť
19 Kriváň
20 Praha
21 Mír II.
22 Bratislava

23 Třinec
24 Orlík II.
25 Slapy
26 Lipno
27 Orava II.
28 Karlovy Vary
29 Vltava
30 Otava
31 Dunaj
32 Berounka
33 Labe
34 Vítkovice II.
35 Sázava
36 Košice II.
37 Tatry
38 Beskydy
39 Svitava
40 Šumava
41 Jan Hus
42 Jan Žižka
43 Prokop Holý
44 Jan Želivský



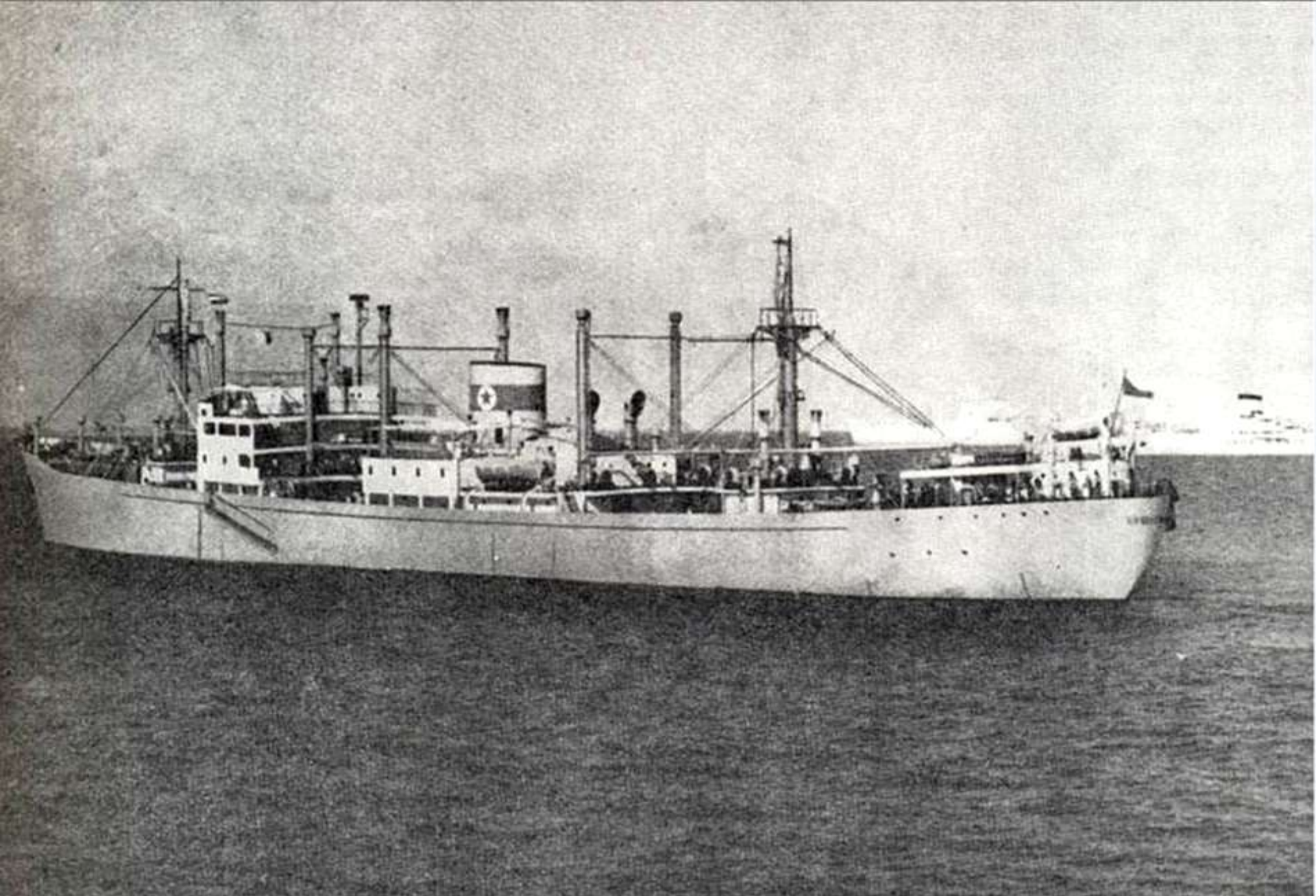
Jméno lodi : **Republika**
Ve službě ČNP: 1952 - 62

Rok stavby : 1920
Celkem roků : 10,5



Jméno lodi : **Julius Fučík**
Ve službě ČNP: 1954 - 65

Rok stavby : 1947
Celkem roků : 11,6



Jméno lodi : **Lidice**
Ve službě ČNP: 1954 - 66

Rok stavby : 1954
Celkem roků : 12



Jméno lodi : **Dukla**
Ve službě ČNP: 1958 - 65

Rok stavby : 1958
Celkem roků : 7,4



*Do bombajského přístavu
přišla 17.května 1958
loď Dukla s nákladem
traktorů Zetor. Tenkrát
to byla největší
a nejmodernější čs. loď*



Jméno lodi : **Mír**
Ve službě ČNP: 1958 - 66

Rok stavby : 1958
Celkem roků : 8,1



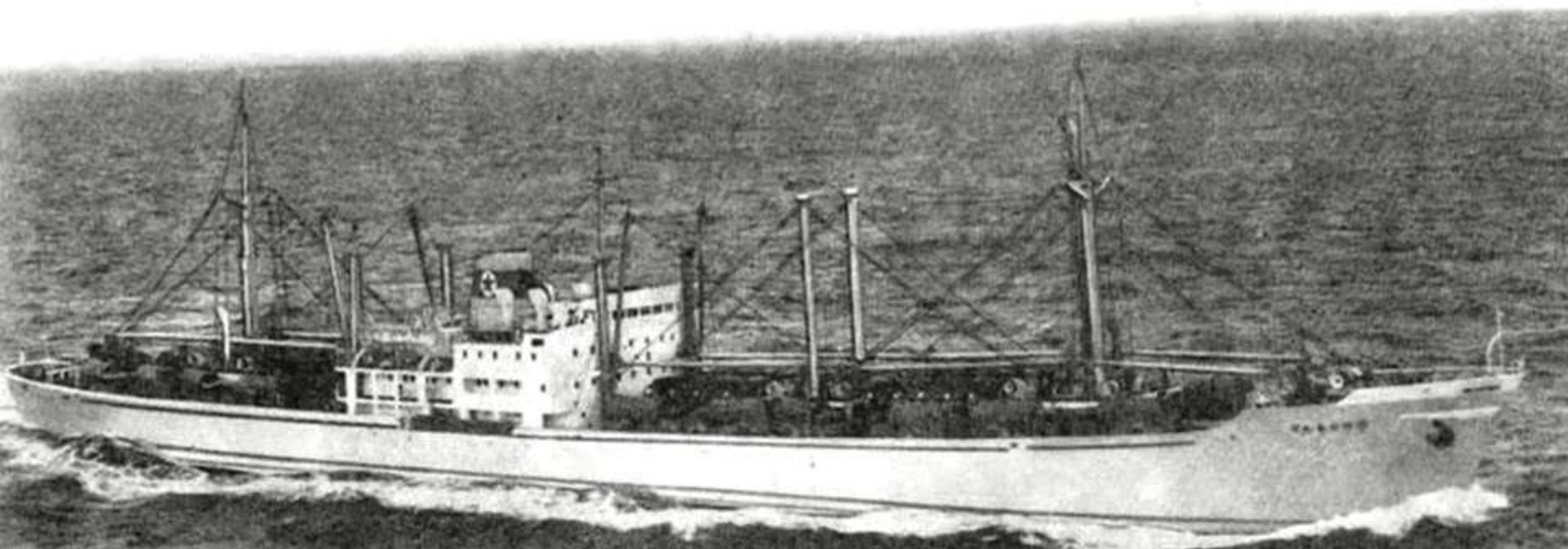
Jméno lodi : **Ostrava**
Ve službě ČNP: 1959 - 65

Rok stavby : 1959
Celkem roků : 6,1



Jméno lodi : **Orava**
Ve službě ČNP: 1959 - 65

Rok stavby : 1957
Celkem roků : 5,9



Kladno 1959-1973

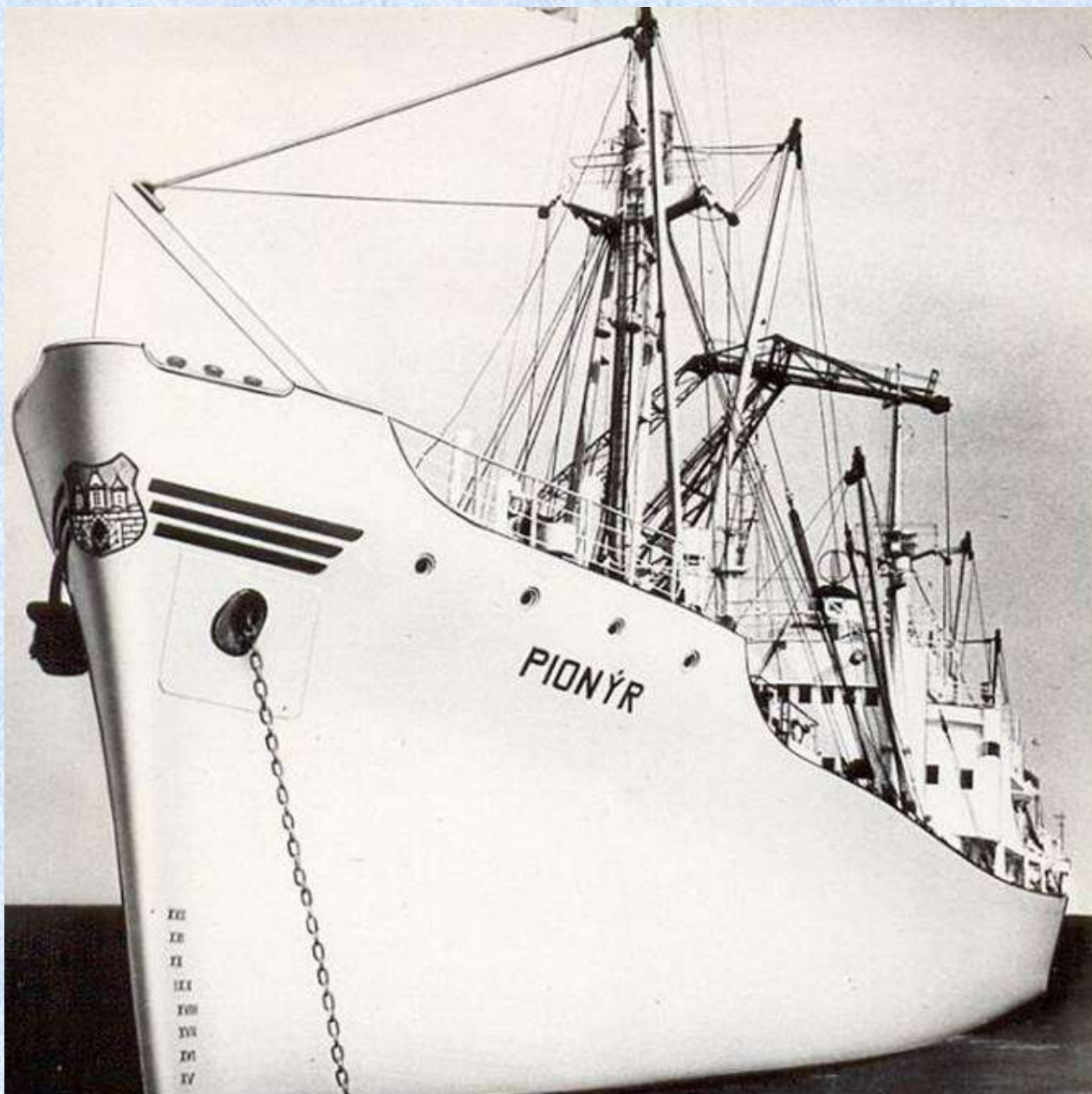
Jméno lodi : **Kladno**
Ve službě ČNP: 1959 - 73

Rok stavby : 1959
Celkem roků : 13,5



Jméno lodi : **Orlík**
Ve službě ČNP: 1960 - 66

Rok stavby : 1958
Celkem roků : 6,5



Jméno lodi : **Pionýr**
Ve službě ČNP: 1960 - 69

Rok stavby : 1960
Celkem roků : 9,1



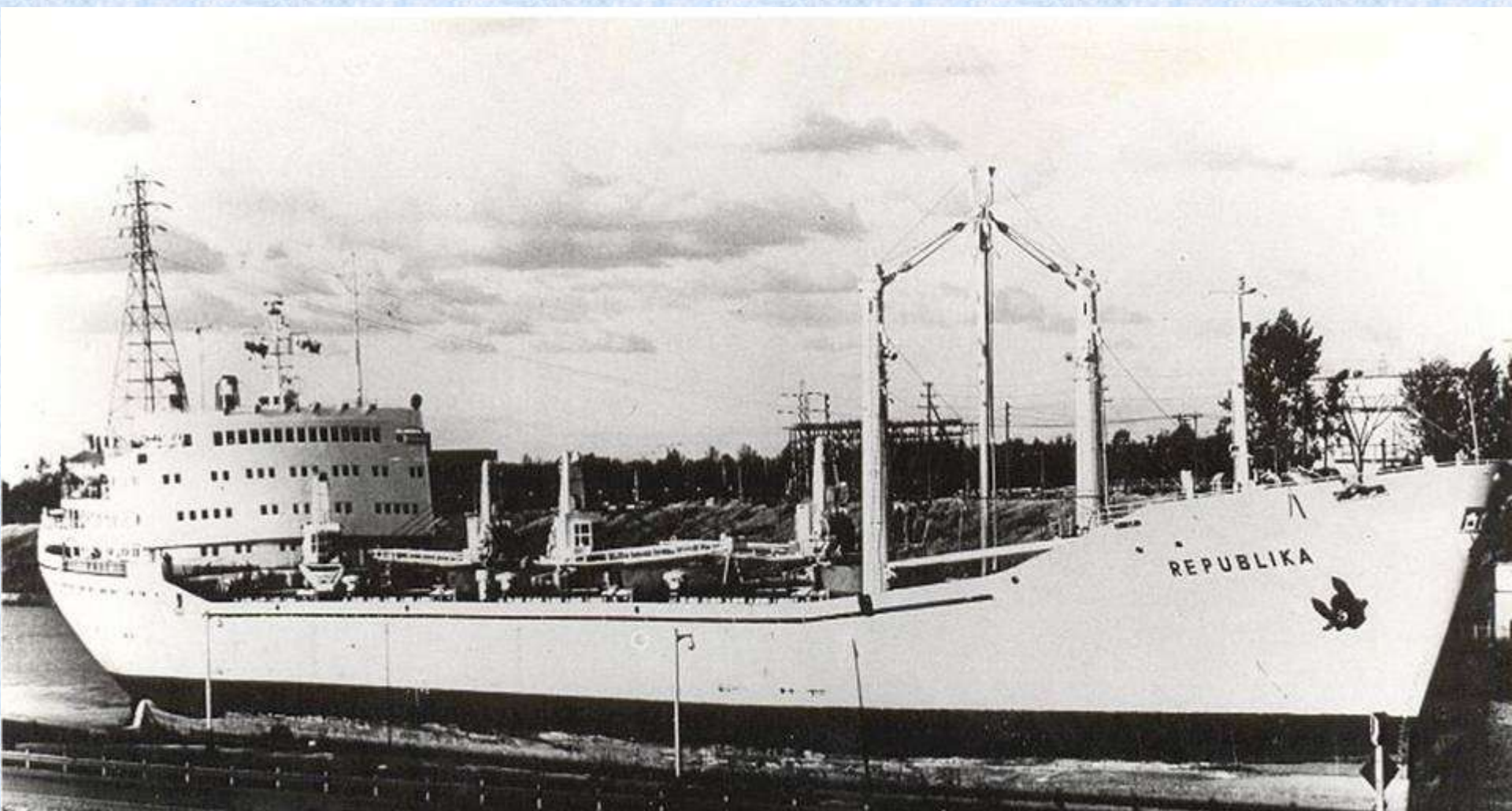
Jméno lodi : **Jiskra**
Ve službě ČNP: 1963 - 80

Rok stavby : 1963
Celkem roků : 17,3



Jméno lodi : **Košice**
Ve službě ČNP: 1963 - 86

Rok stavby : 1963
Celkem roků : 22,6



Jméno lodi : **Republika II**
Ve službě ČNP: 1964 - 73

Rok stavby : 1964
Celkem roků : 9,1

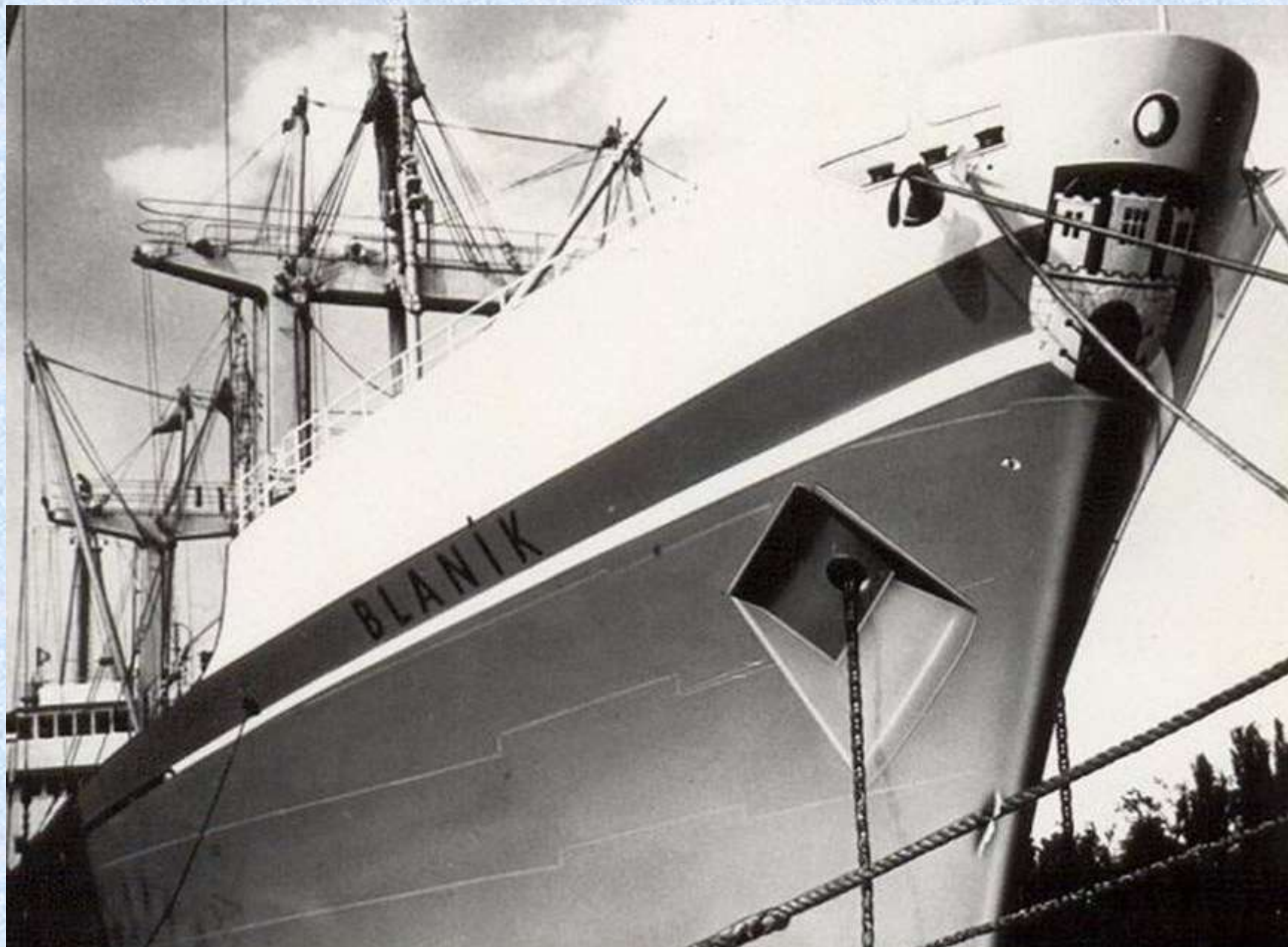


Jméno lodi :	Brno	Rok stavby :	1965
Ve službě ČNP:	1965 - 81	Celkem roků :	16,2
Spotřeba paliva:	22,5 tuny denně		



Jméno lodi : **Vítkovice**
Ve službě ČNP: 1966 - 87

Rok stavby : 1966
Celkem roků : 20,4



Jméno lodi : **Blaník**
Ve službě ČNP: 1967 - 90

Rok stavby : 1967
Celkem roků : 22,2



Jméno lodi : **Sitno**
Ve službě ČNP: 1969 - 90

Rok stavby : 1969
Celkem roků : 20,2



Jméno lodi : **Radhošť**
Ve službě ČNP: 1970 - 90

Rok stavby : 1970
Celkem roků : 19,9



Jméno lodi : **Kriváň**
Ve službě ČNP: 1970 - 87

Rok stavby : 1970
Celkem roků : 16,7



Jméno lodi : **Praha**
Ve službě ČNP: 1972 - 94

Rok stavby : 1972
Celkem roků : 21,8



Jméno lodi :
Ve službě ČNP:

Mír II
1973 - 93

Rok stavby : 1973
Celkem roků : 20,0



Jméno lodi : **Bratislava**
Ve službě ČNP: 1974 - 94

Rok stavby : 1974
Celkem roků : 20,3



Jméno lodi : **Třinec**
Ve službě ČNP: 1975 - 98

Rok stavby : 1975
Celkem roků : 23



Jméno lodi : **Orlík II**
Ve službě ČNP: 1980 - 96

Rok stavby : 1980
Celkem roků : 15,2



Jméno lodi : **Slapy**
Ve službě ČNP: 1981 - 98

Rok stavby : 1981
Celkem roků : 17,7



Jméno lodi : **Lipno**
Ve službě ČNP: 1981 - 98

Rok stavby : 1981
Celkem roků : 17,5



Jméno lodi : **Orava II**
Ve službě ČNP: 1981 - 97

Rok stavby : 1981
Celkem roků : 15,8



Jméno lodi : **Karlovy Vary**
Ve službě ČNP: 1986 - 96

Rok stavby : 1974
Celkem roků : 9,6



Jméno lodi : **Vltava**
Ve službě ČNP : 1988 - 95

Rok stavby : 1988
Celkem roků : 7,1



Jméno lodi : **Otava**
Ve službě ČNP : 1988 - 94

Rok stavby : 1988
Celkem roků : 5,5



Jméno lodi : **Dunaj**
Ve službě ČNP : 1989 - 97

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 8,9



Jméno lodi : **Berounka**
Ve službě ČNP: 1989 - 95

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 6,4



Jméno lodi : **Labe**
Ve službě ČNP: 1989 - 97

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 8,4



Jméno lodi : **Vítkovice II**
Ve službě ČNP: 1989 - 97

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 8,1



Jméno lodi : **Sázava**
Ve službě ČNP: 1989 - 95

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 5,6



Jméno lodi : **Košice II**
Ve službě ČNP: 1989 - 97

Rok stavby : 1989
Celkem roků : 7,9



Jméno lodi : **Tatry**
Ve službě ČNP: 1990 - 98

Rok stavby : 1990
Celkem roků : 8,7



Jméno lodi : **Beskydy**
Ve službě ČNP: 1993 - 98

Rok stavby : 1993
Celkem roků : 4,8



Jméno lodi : **Svitava**
Ve službě ČNP: 1995 - 98

Rok stavby : 1995
Celkem roků : 3,4



Jméno lodi : **Šumava**
Ve službě ČNP: 1996 - 98

Rok stavby : 1996
Celkem roků : 2,4



Jméno lodi :
Ve službě ČNP:

Jan Hus
1997 - 98

Rok stavby :
Celkem roků :

1997
1,5



Jméno lodi : **Jan Žižka**
Ve službě ČNP: 1997 - 98

Rok stavby : 1997
Celkem roků : 1,2



Jméno lodi : **Prokop Holý**
Ve službě ČNP: 1997 - 98

Rok stavby : 1997
Celkem roků : 1



Jméno lodi : **Jan Želivský**
Ve službě ČNP: 1998 - 98

Rok stavby : 1998
Celkem roků : 0,7

Největší ponor našich lodí byl 13,3 metru



**Čára ponoru
je ukazatel
optimálního
ponoru lodi
stanovený
tak, aby loď
kladla
nejmenší
odpor při
plavbě**

Na boku námořních lodí je umístěna značka, která ukazuje maximální čáru ponoru ve vodě různé hustoty. Jednotlivé čáry jsou označeny zkratkami :

FW – ve sladké vodě

TF – v tropické sladké vodě

IS – v Indickém oceánu

S – ve slané vodě v létě

W – ve slané vodě v zimě

WNA – v severním Atlantiku v zimě



Zlomem se stal rok 1967, kdy byla ukončena spolupráce s Čínou. Poté byla flotila ČNP zredukována o lodě, jež byly ve vlastnictví Číny



Československé lodě ve svých nákladových prostorách přepravily více než 61 milionů tun zboží, přičemž ujely dohromady asi 51 milionů kilometrů



Pak přišla 90. léta a tehdejší ministr financí (bohužel i budoucí prezident republiky) se podepsal pod největší zlodějnu tehdejší doby – kuponovou privatizaci. V roce 1992 byla Československá námořní plavba privatizována hned v první vlně. V roce 1995 se majoritním akcionářem staly Harvardské fondy (Viktor Kožený) a pak už jen došlo k postupnému rozprodání celé flotily



A tak přišla republika

(nejen) o svou

námořní flotilu