

Práca a život lodníkov v 70. a 80. rokoch 20. storočia

Work and life of boatmen in the 1970s and 1980s

DOI: 10.31577/EtnoRozpra.2024.31.1.02

Ľuboš Kačírek

Abstract

During the socialist period, the Czechoslovak Danube Shipping Company, based in Bratislava, was one of the major employers. It employed approximately 3500 people. The company was founded in 1922 and has changed its name several times during its more than 100-year history (today it is called Slovenská plavba a prístavy, a. s.). The Danube Shipping Company transported goods along the Danube from Regensburg in Germany to the Black Sea, with an emphasis on the socialistic countries of Comecon. Boatmen belonged to professions that used special clothing – a uniform, on the basis of which they could be identified, thus distinguishing them from other civilian professions. The paper focuses on the working activities of the shipwright in the 1970s and 1980s, work duties, the way of spending leisure time during the voyage and personal leisure. It presents the social programme of the organisation Czechoslovak Danube Shipping, based in Bratislava, for boatmen and their families. Discusses the institutions that were financially supported by the company, such as the Boatmen's House, the Anchor Recreational Facility, and the Danube Lighthouse.

Keywords

boatmen, work, holidays, leisure, memories

Kľúčové slová

lodníci, práca, sviatky, voľný čas, spomienky

Acknowledgment

Príspevok vznikol v rámci riešenia projektu VEGA (1/0689/22) *Československá nákladná a osobná doprava na Dunaji v 70. a 80. rokoch 20. storočia*.

Kontakt / Contact

doc. Mgr. Ľuboš Kačírek, PhD., Katedra archívnictva a muzeológie, Filozofická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02 Bratislava, Slovenská republika, e-mail: lubos.kacirek@uniba.sk

ORCID  <https://orcid.org/0009-0002-7983-7294>

Ako citovať / How to cite

Kačírek, Ľ. (2024). Práca a život lodníkov v 70. a 80. rokoch 20. storočia. *Etnologické rozpravy*, 31(1), 17-28. <https://doi.org/10.31577/EtnoRozpra.2024.31.1.02>

Úvod

Problematika života slovenských lodníkov a ich rodín na rozdiel od zahraničia nebola doteraz dostatočne spracovaná. Iné profesie, ako napríklad železničiari (napríklad staršia práca *Modrá armáda v boji a v práci* (1969); práca J. Švarca (2004) *Čo robia železničiari*; M. Slávika (2012) *Moje železničné príbehy*) či baníci (napríklad publikácia *Vivat Akadémia Banská Štiavnica. Banícke symboly – história a ikonografia* (2013) alebo monografia Z. Denkovej (2020) *Banícke uniformy*) sú spracované prostredníctvom viacerých odborných publikácií. Lodníci podobne ako železničiari, baníci, vojaci či policajti patrili k povolaniam, ktoré používali osobitný odev – uniformu, na základe ktorej ich bolo možné identifikovať. A to nielen v rámci profesie, ale aj cez ich hodnotu, postavenie v rámci štruktúry inštitúcie. Bol to teda honor, ale aj záväzok, ktorý ich vyčleňoval od iných, civilných povolání.

Predložený príspevok je tak prvou sondou, ktorá na základe dobovej literatúry, predovšetkým prostredníctvom podnikového časopisu *Náš Dunaj*, a spomienok lodníkov približuje ich pracovné povinnosti, tradície, účasť na politických a profesijných podujatiach, ktorá ich a ich rodiny formovala ako samostatnú profesijnú skupinu v rámci sociálneho statusu vtedajšej socialistickej spoločnosti. Uvádžame výpovede dvoch lodníkov, ktorí súhlasili s rozhovorom a zverejnením svojich výpovedí.

V zahraničí sa priblíženiu života lodníka, resp. námorníka venovala výraznejšia pozornosť. Spomeňme napríklad publikáciu R. Garrityho (1984) *Canal Boatman: My Life on Upstate Waterways* alebo novšiu memoárovú publikáciu R. M. Thorsona (2017) *The Boatman: Henry David Thoreau's River Years*. V ostatných rokoch sa lodnej problematike v Českej republike venuje *Česká lodní společnost z. s. (b. d.)*, ktorá v roku 2023 sprístupnila Národné múzeum vo Veletove pri Kolíne a vydáva publikácie zamerané na túto oblasť. Z iných vydaných publikácií spomeňme aspoň memoáre slovenského lodníka a námorníka M. Svoreňa *Slaný chléb* s podnadpisom *Odysea socialistického námorníka* (2013), ktorý bol zamestnaný v Československej plavbe labsko-oderskej. Zároveň vychádzame z publikácií, ktoré sa venovali životu v období socializmu, ako napríklad zborník *Žili sme v socializme* od Z. Profantovej (2012) či *Každodenní život v Československu 1945/48 – 1989* od J. Pažouta (2015). Čitateľ sa tak môže oboznámiť v podobnosťami a odlišnosťami oproti iným povolaniam vo vtedajšom socialistickom Československu.

Rozvoj lodnej dopravy

Pri vzniku Československa a utváraní hraníc Slovenska¹ (zohrávalo dôležitú úlohu pre vtedajšiu československú reprezentáciu spojenie vnútrozemského štátu s morom, a to prostredníctvom európskeho veľtoku Dunaja. Moderná plavba po Dunaji sa rozvíjala od 30. rokov 19. storočia vďaka paroplavbe. Dopravu po Dunaji zabezpečovala od roku 1919 lodná spoločnosť, ktorá počas vyše 100-ročnej histórie viackrát menila názov. Zákonom č. 188 Zb. zo dňa 13. júna 1922 bola zriadená Československá akciová plavebná spoločnosť dunajská, ktorá však reálne vznikla až 17. mája 1924. Počas prvej Slovenskej republiky sa volala Slovenská Dunajplavba, od roku 1949 Československá plavba dunajská (ČSPD), v súčasnosti Slovenská plavba a prístavy (SPaP, a. s.) (Bohunský, Puha, 2012: 10-19) so sídlom v Bratislave. Jej sesterskou organizáciou v českej časti spoločného štátu bola Československá plavba labsko-oderská (ČSPLO) so sídlom v Děčíne.

V období socializmu patrila ČSPD k významným podnikom, ktorý zabezpečoval prepravu tovaru s dôrazom na krajiny RVHP a zamestnával približne 3500 osôb. ČSPD sa členila na tri oddelenia: Riečnu a námornú dopravu, Prekladisko a Lodenicu a strediská v Bratislave a Komárne, s menším prístavom v Štúrove.

Obdobie 70. a 80. rokov

Obdobie 70. a 80. rokov 20. storočia, označované ako „obdobie normalizácie“, je spojené s udalosťami po okupácii Československa v auguste 1968, zmene politického vedenia v roku 1969 a dokumentom *Poučenie z krízového vývoja v strane a spoločnosti po XIII. zjazde KSČ* a následnými politickými čistkami (Mannová, 2003: 314-316). Tieto zmeny primárne zasiahli inteligenciu a umeleckú sféru, robotnícke povolania skôr okrajovo. Museli sa zúčastňovať na vyhlasovaných súťažiach a organizovaných podujatiach, čím, formálne, manifestovali podporu vtedajšiemu politickému vedeniu. Ako však upozorňuje J. Rychlík (2015), nižšie a stredné vrstvy tieto zmeny výraznejšie nepociťovali, keďže k vedeniu štátu boli prevažne ľahostajné, pokiaľ mali zabezpečené zvyšovanie sociálneho štandardu. Štát dokázal zabezpečiť pre obyvateľstvo tovar dennej spotreby, problém bol s tzv. nedostatkovým či „podpultovým“ tovarom. Obyvateľstvo veľakrát aj malo finančné zdroje, ale chýbal tovar, za ktorý by ich mohlo minúť. Aj keď režim hovoril o „širokej aktivite pracujúcich“, vedenie štátu v podstate nemalo záujem na politickej angažovanosti sa obyvateľstva (Rychlík, 2015: 34-47).

Lukrativnosť lodníckeho povolania vyplývala aj z možnosti zabezpečiť dovoz žiadaného a u nás nedostatkového tovaru či vycestovania do zahraničia. Rodiny lodníkov mali na príklad zjednodušenú možnosť vycestovať do zahraničia. Za lodníkov, ktorí si počas letných prázdnin brali so sebou na plavbu rodinných príslušníkov, vybavovalo na základe ich žiadosti potrebné cestovné doklady na pasovom oddelení ČSPD (Upozorňujeme, 1982: 3), nemuseli tak o vydanie dokladov žiadať oficiálnou cestou.

V 70. a 80. rokoch Dunaj preteká ôsmimi vtedajšími štátmi: Spolková republika Nemecko, Rakúsko, Československo, Maďarsko, Juhoslávia, Bulharsko, Rumunsko a Sovietsky

¹ Bližšie napríklad Hronský (1998) alebo Holec (2020).

zváz. Pred vybudovaním kanála Rýn – Mohan – Dunaj, otvoreným v roku 1992, bol Dunaj splavný od bavorského mesta Regensburg (poloha Kamenný most), riečneho kilometra (ďalej rkm) 2379 (v súčasnosti sa dá plaviť po mesto Kelheim, rkm 2414, kde je vstup do kanála Rýn – Mohan – Dunaj, ktorý budovali v rokoch 1982 – 1992). „Západné“ Nemec-ko a Rakúsko patrili ku krajinám západného bloku, kam bolo náročnejšie získať povolenie oproti krajinám východného bloku. Juhoslávia, hoci formálne súčasť krajín východného bloku, mala osobitný štatút so špeciálnymi povoleniami.

Ako vyplýva aj z názvu jedného z oddelení, ČSPD vlastnil aj sedem námorných lodí, resp. riečno-morských lodí, ktoré sa podľa pôvodných predstáv mali plaviť z Bratislavy do cieľovej stanice v príslušnom morskom prístave. Postupne sa ukázala ich nepraktickosť: pri nízkom stave nebolo možné naplno využiť kapacitu lode, pri vysokom zasa plavidlo nevedelo prejsť popod mosty. Preto sa napokon využívali v námornej plavbe, s domovským prístavom v dnešnom chorvátskom meste Rijeka.

Táto atraktivnosť však mala svoje limity a obmedzenia, vyplývajúce hlavne z dĺžky odlúčenia od rodiny. Cestovalo sa na tzv. turnus, ktorý trval približne štvrt' roka. Pri námornej plavbe trval turnus šesť mesiacov, výnimočne aj osem.

To znamenalo, že dve cesty sa spravili a jedna cesta alebo človek bol doma. Len tá cesta mohla trvať niekedy mesiac, mohla niekedy trvať dva mesiace, niekedy tri. Podľa toho, kam ste išli, kde sa čo sa udialo, hej. Keď vás chytila zimovačka, tak to bolo dlhšie. (F. Mock, 2 osobná komunikácia, 11. decembra 2023)

Plavba – k moru a späť – trvala 4 až 6 týždňov, potom bola týždeň prestávka, ktorá slúžila aj na údržbu plavidla. Jeden turnus bol dve cesty na lodi a jedna cesta doma, spolu to bolo aj štvrt' roka. (S. Drdoš, 3 osobná komunikácia, 11. decembra 2023)

Toto odlúčenie bolo pomerne náročné, pochopiteľne že viac pre otcov rodín, ale aj pre ešte slobodných. Z dlhodobého hľadiska si vyžadovalo aj toleranciu od manželiek. Hoci primárne sa toto povolanie spája s mužmi, na plavbách nechýbali ani ženy, hlavne na pracovnej pozícii kuchárky.

Spomienky sa týkajú obdobia pred používaním mobilov, v časoch, keď ani pevná linka v každom byte nebola samozrejmosťou a na zavedenie domáceho telefónu sa čakalo aj niekoľko rokov po nasťahovaní sa do nového bytu. Ako spomína S. Drdoš, s manželkou mal dohodnuté termíny, kedy volal z pošty k susedke, keďže ešte nemali vlastnú linku, a to na účet volaného, alebo platil zo zarobených diét. Telefonát do zahraničia bol výrazne finančne náročnejší ako v súčasnosti. Manželka sa starala o ich malé deti a oni mali priestor aj na hlbšiu a osobnejšiu komunikáciu. Základom vzájomnej komunikácie boli listy. Lodníci mohli okrem štandardnej pošty využívať tzv. služobne – kancelárie ČSPD v zahraničí v jednotlivých krajinách. Pracovníci služobne zabezpečovali servis medzi lodnou posádkou a domácimi úradmi – kontrolu dokladov, prevážaného tovaru, vyplácali lodníkom miestnu menu, mohli využívať knižnicu s čs. tlačou, ale aj posilať listy. Tie pracovníci služobne odovzdali posádke, ktorá smerovala do domovského prístavu.

² František Mock bol lodný kapitán.

³ Stanislav Drdoš bol bývalý strojník a zamestnanec ČSPD.

Z pohľadu obyvateľa vtedajšieho Československa, túžiaceho po nedostatkovom a zahraničnom tovare, bola lodnícka profesia lukratívna. Lodník mal počas plavby možnosť legálne nakúpiť a doviesť si zahraničný tovar a to do výšky až 50 % zo získaných zahraničných diét. Tie boli, podobne ako aj dnes, rozdielne, vychádzajúce zo životných nákladov v danej krajine. Lodník tak mal jednak možnosť si legálne privyrobiť, ale aj svoj dovezený tovar neoficiálne vymeniť za inú protihodnotu (S. Drdoš, osobná komunikácia, 18. septembra 2023).

Sviatky a podujatia

V období socializmu boli svetské i občianske hodnoty poprepájané na socialistický štát a komunistickú ideológiu. V priebehu 50. rokov sa sformovali štátne sviatky, ktoré mali podporovať historické medzníky späť s vtedajším režimom. Slúžili o. i. ako nástroje na internacionalizovanie socialistických hodnôt a noriem (Beňušková, 2015: 101-102).

Nosnými sviatkami spätými s režimom patrili 25. február – Víťazný február a 7. november – výročie Veľkej októbrovej socialistickej revolúcie (VOSR). November bol zároveň aj Mesiacom československo-sovietskeho priateľstva. S oslavami pripomínajúcimi víťazstvo nad fašizmom a zároveň aj väzbu na Sovietsky zväz (ZSSR) pripomínali 4. apríl – deň oslobodenia Bratislavy Sovietskou armádou na konci 2. svetovej vojny, 29. august – vypuknutie Slovenského národného povstania a 9. máj ako deň ukončenia 2. svetovej vojny v Európe a zároveň oslobodenia Prahy Sovietskou armádou. Vo vtedajšom Československu sme si pripomínali aj celosvetovo uznávané sviatky, ako 8. marec – Medzinárodný deň žien a 1. máj – Sviatok práce. Oproti, povedzme, západnej Európe však mali tieto sviatky výrazne preexponovaný priebeh.

Hlavným podnikovým sviatkom boli každoročné oslavy výročia založenia ČSPD. Konali sa v polovici júna a viazali sa k 13. júnu 1922. Pri okrúhlych výročiach sa ich priebeh pripravoval s dostatočným časovým predstihom a zostavovala ich na to zriadená komisia (–red–, 1972: 1). Program osláv mal dôstojný priebeh a skladal sa z viacerých parciálnych podujatí rozložených v rámci týždňa (Čo sa chystá..., 1972: 1). V Dome lodníkov sa konalo slávnostné podujatie spojené s odovzdávaním vyznamenaní a medailí za nadštandardné plnenie pracovných činností či socialistických záväzkov (Náš Dunaj, 1972e: 2; Náš Dunaj, 1972f: 1).

V roku 1972, keď si podnik pripomínal 50. výročie svojho založenia, ČSPD v bratislavskom Zimnom prístave pri budove Dopravného úradu na nábreží Dunaja 8. júna 1972 odhalilo pamätník pracovníkom, ktorí zahynuli v boji proti fašizmu a pri výkone svojho povolania na Dunaji. Autorom pamätníka je akad. maliar Vladimír Popovič a jeho pomocník Alexander Bence (Pamätník pracovníkom, 1972: 2). Kladenie venca pri pamätníku sa stalo následne pravidelnou súčasťou osláv (Program osláv, 1982: 1).

Koncom novembra, na záver Mesiacu československo-sovietskeho priateľstva, zástupcovia ČSPD kládli k pomníku Sovietskej dunajskej flotily kyticu vďaka (Náš Dunaj, 1981: 7). Pamätník sa nachádza vedľa Osobného prístavu na Vajanského nábreží a bol odhalený 3. apríla 1970 (Mestský ústav ochrany pamiatok, 2022). Ako odkazuje aj názov, pomník bol odhalený na pamiatku oslobodenia Bratislavy sovietskou dunajskou flotilou počas 2. svetovej vojny. Zástupcovia lodníkov pri ňom kládli veniec aj 4. apríla pri príležitosti oslobodenia Bratislavy. Na podujatí sa zúčastňovala čestná vojenská jednotka a delegá-

cia lodníkov v uniformách (Náš Dunaj, 1982b: 1; Pamiatke hrdinov, 1973: 3). Slávnosť kladenia venca tak symbolicky otvárala a zatvárala každoročnú plavebnú sezónu osobnej lodnej dopravy (štandardne trvala od apríla do októbra). Preprava tovarov v podstate trvala nepretržite, ako sa dnes hovorí 24/7. To súviselo so zvyšovaním technologických schopností pri plavbe, hlavne používaním radarov, vďaka čomu mohla prebiehať aj v noci. Mohol ju obmedziť nepriaznivý stav hladiny (nízky/vysoký stav hladiny, príp. ľadochod).

S politickými sviatkami – Víťazným februárom a VOSR – sa spájali aj politické proklamácie demonštrujúce podporu režimu. Zamestnanci ČSPD ako jednotlivci i kolektívy prijímali socialistické záväzky zamerané na zvyšovanie pracovných výkonov (Predjubilejné konfrontácie, 1972: 1). Pri individuálnom záväzku išlo prevažne o prácu nadčas – napríklad žeriavnik Slovenských lodeníc v Komárne vyzval na podporu akcie výstavby detských mestečiek, on samotný venoval tri dni svojej dovolenky (Náš Dunaj, 1972a: 2). Kolektívy súťažili o titul Brigáda socialistickej práce (Pravda, 1982: 3; Sedemnást o titul, 1972: 1). Členovia tých najúspešnejších boli pozvaní na stretnutie Brigád socialistickej práce do Domu lodníkov (Náš Dunaj, 1972c: 3), víťaz bol držiteľom putovnej štandardy (Náš Dunaj, 1972d: 1).

Formálnou manifestáciu podpory režimu boli prvomájové oslavy. Pracovníci ČSPD, ktorí nemali pracovné povinnosti, sa povinne zúčastňovali na prvomájovom pochode (Náš tohtoročný 1. máj, 1982: 3). Zhromažďovali sa v prístave, resp. na Pribinovej (vtedy Martanovičovej) ulici, kde sa nachádzal Dom lodníkov. Tu si prevzali transparenty a zástavy, ktoré doviezlo nákladné auto z prístavu. Odtiaľ vyrazili po vopred určenej trase – cez Ulicu 29. augusta, Šancovú (vtedy Malinovského) ulicu, pod stanicou sprievod pokračoval Štefánikovou ulicou (vtedy Obrancov mieru) na Námestie SNP popod tribúnu a po Štúrovej ulici zamieril sprievod k „umelke“ – budove bývalej Umeleckej besedy slovenskej pri Starom moste (vtedy Most Červenej armády). Na začiatku sprievodu zamestnancov ČSPD boli tí, čo nosili uniformu, aby vytvorili veľkú masu. Po ukončení pochodu sa väčšina účastníkov presunula do Petržalky. Dňa 1. a 9. mája zároveň lodníci pripravovali špecializované plavby pre verejnosť na remorkéroch, keď vozili návštevníkov po Dunaji v rámci Bratislavy, po PKO a do Petržalky, keď väčšina obyvateľov trávila prvomájové oslavy v prípade pekného počasia v Lunaparku (S. Drdoš, osobná komunikácia, 18. septembra 2023).

Podporný fond pre zamestnancov

ČSPD ako výrobný podnik mal podrobne rozpracovaný sociálny program. Splnenie plánu však veľakrát nezáviselo len od samotných zamestnancov, ale aj od aktuálneho počasia a splavnosti Dunaja. Nízky či vysoký stav, povodeň, ľadochod ovplyvňovali plavbu a tým aj plnenie plánu.

Zamestnanci ČSPD sa mohli prihlásiť za člena Podporného fondu (Neúplná adresa, 1982: 1; O činnosti a výhodách, 1972: 2; Úprava v Podpornom fonde, 1982: 2), z ktorého mohli čerpať zamestnanci a ich rodinní príslušníci, ak si platili členské 5 Kčs. V tom prípade mohli získať finančnú podporu, napríklad, pri uzavretí sobášov, narodení dieťaťa, počas choroby, na opravu zubov zamestnancov a rodinných príslušníkov, kúpeľnej liečbe, sociálnej pomoci, pri úmrtí zamestnancov a rodinných príslušníkov (manžel/ka, dieťa, rodič, svokor/svokra), a to od 100 do 1000 Kčs (Plní svoje poslanie, 1972: 3).

Dom lodníkov

V rámci organizovania spoločenských podujatí zohrával centrálnu úlohu Dom lodníkov v Bratislave. Týmto pojmom sa označujú tri budovy. V Zimnom prístave v Bratislave sa nachádza tzv. starý Dom lodníkov z roku 1940, dnes je vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku. V období socializmu, resp. do začiatku tohto storočia slúžil na spoločenské účely Dom lodníkov postavený v roku 1957 na Martanovičovej (dnes Pribinovej) ulici. Bol zbúraný roku 2006 v rámci prestavby a úpravy nábrežia Dunaja medzi Starým mostom a Mostom Apollo. Dnes ako Dom lodníkov slúžia priestory na Horárskej ulici.

V budove Domu lodníkov sa nachádzali kancelárie, spoločenské a športové priestory. Sídlila tu aj časť učňovského strediska (Pravda, 1972: 3) a viacero inštitúcií, ktorých finančne podporovala ČSPD. V Dome lodníkov sa konal každoročný majáles, mikulášske posedenie pre deti, sídlil tu napríklad Automotoklub lodníkov (AMKL), ktorý každoročne usporiadal technické dni „Pod otvorenou kapotou“ (Menej starostí, 1972: 4). V zimnom období, teda v čase, keď bola obmedzená plavba, sa tu organizovali viaceré vzdelávacie a rozširujúce kurzy, ako napríklad kapitánsky alebo kormidelnícky kurz (Telegraficky, 1972: 2; -zb-, 1972: 2), kurz strojníkov či elektrotechniky (Zvyšujú si kvalifikáciu, 1982: 4). Mnohí zamestnanci tak mali možnosť vďaka svojim schopnostiam sa postupne vypracovať od pomocných robotníkov na čelné pozície v rámci prevádzky lodí.

V budove Domu lodníkov sa nachádzala tiež Izba histórie a revolučných tradícií ČSPD (Izba revolučných tradícií, 1972: 2), po politických zmenách v roku 1989 premenovanej na Izbu podnikových tradícií (V duchu dobrých tradícií, 1992: 1). Expozícia približovala históriu plavebnej spoločnosti, pochopiteľne, s dôrazom na význam robotníckych tradícií pod ideovým vedením ľavice, resp. komunistickej strany. Prijímali sa tu zahraničné delegácie, konalo sa tu každoročné novoročné stretnutie vedenia ČSPD so zástupcami zahraničných plavebných spoločností (Novoročné stretnutie, 1982: 3).

Dlhoročným vedúcim a dušou Domu lodníkov bol Anton Baláž. A. Baláž pôsobil v Dunajplavbe od roku 1940 a postupne sa začal zameriavať na organizovanie kultúrnej a spoločenskej činnosti. V roku 1950 aj jeho zásluhou vznikol Závodný klub, ktorého bol predsedom. Ten organizoval mnohé podujatia aj priamo na plavidlách. Klub zápasil s nedostatkom priestorov na organizovanie podujatí. To sa zmenilo po sprístupnení novopostavenej budovy Domu lodníkov v roku 1957 – pôvodne s názvom Robotnícky dom.

Od roku 1959 tu sídlil novozaložený Klub lodníkov. Klub zabezpečoval činnosť rôznych súborov a krúžkov (Baláž, 1982: 2). Pôsobil tu detský mandolínový spevácky súbor Kotva, hudobný súbor Lúč, Spevácky súbor Maják (Chcete spievať?, 1982: 4), hudobný súbor Lodník, mládežnícka hudobná skupina Kapitán (Úspech a autogramy, 1972: 4), Dychovka Dunajplavcov (1972: 4). Ako môžeme vidieť, vedenie ČSPD výrazne podporovalo ďalšie mimopracovné a mimoškolské aktivity svojich zamestnancov, ich rodín a detí. Klub zabezpečoval podujatia pre zahraničných lodníkov, ktorí sa tu zdržiavali v rámci pracovnej činnosti.

Od roku 1963 sa sústreďoval na vzdelávanie mladej generácie zamestnanej v podniku, vrátane učňov, aby získavali poznatky z oblasti spoločenského správania, vzdelávania, vrátane politického. ČSPD malo aj svoju patronátnu základnú školu, a to ZDŠ Lamač (Náš Dunaj, 1982a: 1). Toto podujatie získalo pomenovanie Dunajský maják (Priehrštím, 1982:

2). Ako naznačuje názov, podujatia mali mládeži pomáhať, aby nezišli z tej správnej cesty a zakotvili v prístave socialistickej spoločnosti. Podujatie tvorila estrádna zložka, ukážka spoločenského tanca, tanečná zábava so živou hudobnou kapelou, programy ako súťaž Hľadáme talenty a vzorné obliekanie či kvíz o ZSSR (Baláž, 1972: 2; Pravda, 1992a: 4; -v-p-, 1972: 4). Na podujatiach vystupovali vtedy populárne osobnosti z viacerých sfér: umelci Maja Velšicová a Michal Slivka (Náš Dunaj, 1972b: 2), humoristi M. Lasica, J. Satinský a F. Masár (efý, 1982: 4), herci a herečky z Novej scény, ako aj športovci – hádzanári a futbalisti (Baláž, 1981: 7).

Za 20 rokov existencie „majákovou výchovou“ prešlo vyše 20-tisíc mladých ľudí. Ako spomína kpt. A. Baláž:

Ideové zameranie týchto periodických podujatí malo za cieľ skvalitniť osobné hodnoty lodníckej – učňovskej mládeže. Mladí učni po vyučení idú do sveta, kde reprezentujú nielen seba a podnik, ale i celú našu vlasť. Preto sme chceli, aby táto reprezentácia bola čo najlepšia. K tomu slúžila i súťaž vzorného obliekania, predstavovanie a besedy s hercami profesionálnych divadiel, ako aj s populárnymi športovcami často i olympionikmi, rozširovali sme tak kultúrnospoločenský rozhľad mladých návštevníkov. (Dunajplavec spomína, 1992: 3)

TJ Dunajplavba

Ďalšou „vlajkovou loďou“ ČSPD bola Telovýchovná jednota Dunajplavba. Tá mala niekoľko sto členov rozličnej vekovej kategórie (v r. 1981 mala 368 členov, z toho 168 dospelých, 65 dorastencov a 117 žiakov). V 80. rokoch mala šesť oddielov: zápasnícky, vzpieračský, kolkársky, stolnotenisový, turistický a oddiel vodného motorizmu. Najviac členov a najmasovejšiu činnosť mal zápasnícky oddiel, členovia sa zúčastňovali na majstrovstvách Slovenska i ČSSR. Vzhľadom na to, že títo športovci boli len amatéri a športovej činnosti sa venovali popri práci v ČSPD, dosahovali veľmi dobré výsledky. Pochopiteľne, veľkou motiváciou bola účasť na súťažiach v rámci vtedajšieho Československa, ale aj v zahraničí, v rámci východného bloku.

Najmladším bol oddiel rekreačnej turistiky, ktorý vznikol v roku 1980 (nd, 1982: 4). Organizoval vychádzky do blízkeho a vzdialenejšieho okolia a veľmi rýchlo si budoval svoju členskú základňu. Špecifickým, vychádzajúc aj zo zamerania inštitúcie, bol oddiel vodného motorizmu. Jeho členovia (v r. 1982 mal 40 členov) sa aktívne zapájali do súťaží, ako Konvojová plavba mieru, Modrá stuha Dunaja, Hviezdicová plavba mieru, Diaľková plavba SNP, Diaľková plavba k Veľkému októbru a súťaž Diaľkový plavec ČSSR (Pridáte sa?, 1982: 4).

Zamestnanci ČSPD sa takisto aktívne zapájali aj do športových hier medzi jednotlivými závodmi v rámci podniku, medzi zložkami ČSPD (Na počesť, 1972: 4) alebo medzi podnikových hier medzi ČSPD a ČSPLO (Petrovský, 1972: 4; Veľký úspech, 1972: 4). Hlavnou úlohou podujatia bolo nadviazanie profesionálnych kontaktov a budovanie profesijných väzieb medzi zamestnancami oboch inštitúcií.

Podniková rekreácia

Súčasťou sociálneho programu socialistického Československa, organizovaného prevažne Revolučným odborovým hnutím (ROH), boli aj rekreácie. V období socializmu sme sa mohli stretnúť s tromi základnými druhmi dovolenky: ústredne riadenou výberovou rekreáciou (domácou a zahraničnou), podnikovou rekreáciou a od roku 1955 aj s pionierskou (detskou) rekreáciou. Teda aj trávenie voľného času sa nemalo stať výhradnou doménou jednotlivca, ale bolo podriadené dohľadu (Čornejová, 2005: 118). Hoci aj v súčasnosti majú mnohé inštitúcie rekreačné zariadenia, ktoré poskytujú rekreácie svojim zamestnancom za výhodnejších finančných podmienok, výraz „ísť na rekreáciu“ sa v súčasnosti vytráca zo slovnej zásoby a nahrádza sa pojmom „ísť, tráviť dovolenku“.

ČSPD poskytovalo lodníkom a ich rodinám dve rekreačné zariadenia, ktoré aj svojím názvom upozorňovali na profesiu rekreujúcich sa: Dunajský maják neďaleko Bratislavy v Modre-Harmónii a zariadenie Kotva na Liptove v Kráľovej Lehote (začiatkom 70. rokov prebehla rekonštrukcia zariadenia) (Bačov, 1972: 4). Mnohé podniky v rámci zabezpečenia väčšej ponuky pre svojich zamestnancov spolupracovali s inými inštitúciami. Na základe dohody s ČSPLO mohli zamestnanci využívať aj ich rekreačné zariadenie v obci Samopše pri Kutnej Hore, podobne ako ich zamestnanci zasa ČSPD.

O pobytoch rekreantov všetkých vekových kategórií pravidelne informoval aj časopis *Náš Dunaj* (jm, 1982: 4; Kráľova Lehota, 1982: 4).

Pre blízkosť Modry sa zariadenie Dunajský maják využívalo okrem rekreácie aj na organizovanie spoločenských stretnutí, politických školení, ale i organizovanie rodinných osláv (efý, 1972: 4; Leto v Harmónii, 1972: 4). Rekreačné zariadenie Kotva bolo rozľahlejšie a ČSPD kúpili v Kráľovej Lehote ešte v roku 1941, teda keď ešte niesla názov Slovenská Dunajplavba. Jadro tvorila historická vila, ktorú vedenie podniku kúpilo od Luizy Štróblovej, vdovy po sochárovi Alojzovi Štróblovi. Už v nasledujúcom roku ju však kompletne prestavali. Ani tá sa však nezachovala, lebo vyhorela počas SNP. Dolná časť základov, ako garáž a dreváreň, boli prestavané (Baláž, 1992a: 4). Zachovaná susedná budova sa na ubytovanie využívala len čiastočne. V druhej polovici 60. rokov prešla veľkou prestavbou (Pravda, 1992b: 2), a to aj s podporou ROH. Postupne bol celý areál rozšírený, pribudlo 25 4-postelových chatiek pre pioniersky tábor. Chatky niesli mená dunajských lodí. Využívali sa však len v lete a postupne doslúžili. V 70. rokoch ich nahradilo päť 7-miestnych chatiek, tzv. alpiniek. Tie takisto niesli mená po lodiach, tentoraz riečno-morských (Bojnica, Lednice, Kremnica, Zvolen a Banská Bystrica) (Baláž, 1992b: 4). O trávení času v rekreačnom zariadení pravidelne informovala aj podniková tlač (Jozefovič, 1982: 4).

Záver

Vodná doprava na Slovensku oproti obdobiu pred rokom 1990 v súčasnosti zažíva obdobie stagnácie a útlmu. Dominantnou sa v súčasnosti stáva cestná doprava, postupne sa oživuje železničná doprava. Za Československej republiky, prvej Slovenskej republiky i v období socializmu patrila ČSPD/Dunajplavba k popredným inštitúciám. Ekonomický výsledok firmy však bol výrazne obmedzený poveternostnými podmienkami a vhodným vodostavom Dunaja. Spoločnosť zabezpečovala plavbu do Dunaji i po mori, jej zamest-

nanci mali aj napriek obmedzeným možnostiam väčšie možnosti dostať sa do zahraničia či k nedostatkovému tovaru, a tým aj možnosť zlepšenia ekonomickej situácie rodiny či výmenou za nedostatkový tovar získať požadovanú protislužbu. Podnik vybudoval rozsiahly sociálny program pre svojich zamestnancov, možnosť trávenia voľného času, rozširovanie svojho vzdelávania a možnosti ďalšieho profesijného rastu. Pracovný a mimopracovný čas bol tiež ovplyvnený organizovanými podujatiami vyplývajúcimi z jednotlivých politických sviatkov a profesijných podujatí. Politické zmeny po roku 1989 priniesli pre inštitúciu politické, ekonomické a sociálne zmeny spojené so znižovaním počtu zamestnancov a obmedzovaním pracovných i mimopracovných podujatí. Činnosť ČSPD pred rokom 1989 sa tak postupne stáva predmetom spomienkového rozprávania a nostalgie bývalých zamestnancov.

Referencie

- Bačov, A. (1972, apríl). Kráľova Lehota týchto dní. *Náš Dunaj*, 24(12), 4.
- Baláž, A. (1972, január). Vydarený debut. *Náš Dunaj*, 24(1), 2.
- Baláž, A. (1981, december). Skončil sa ďalší ročník. *Náš Dunaj*, 34(36), 7.
- Baláž, A. (1982, september). Začali s nácvikom. *Náš Dunaj*, 34(26-27), 2.
- Baláž, A. (1992a, jún). Kráľova Lehota. Kúpa Štróblovej vily. *Náš Dunaj*, 44(12), 4.
- Baláž, A. (1992b, jún). Kráľova Lehota. Vylepšovania a rekonštrukcie. *Náš Dunaj*, 44(13), 4.
- Beňušková, Z. (2015). Sviatok a jeho inštitucionalizácia v období socializmu (1948 – 1989) ako nástroj politického marketingu. In J. Pažout (Ed.), *Každodenní život v Československu 1945/48 – 1989* (s. 92-115). Praha: Ústav pro výskum totalitních režimů, Liberec: Technická univerzita v Liberci.
- Bohunský, J., Puha, K. (2012). *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Bratislava: Slovart.
- Česká lodní společnost z. s. (b. d.). O nás. Získané 25.4.2024, z <https://ceskalodni.cz/>
- Čo sa chystá... (1972, jún). *Náš Dunaj*, 24(16), 1.
- Čornejová, A. (2015). Odborové rekreace v Československu v padesátých a šedesátých letech. In J. Pažout (Ed.), *Každodenní život v Československu 1945/48 – 1989* (s. 116-133). Praha: Ústav pro výskum totalitních režimů, Liberec: Technická univerzita v Liberci.
- Denková, Z. (Ed.). (2013). *Vivat Akadémia Banská Štiavnica. Banické symboly – história a ikonografia*. Banská Štiavnica: Slovenské banské múzeum.
- Denková, Z. (2020). *Banické uniformy*. Banská Štiavnica: o. z. Iniciatíva za živé mesto.
- Dunajplavec spomína. (1992, jún). *Náš Dunaj*, 44(12), 3.
- Dychovka Dunajplavcov. (1972, december). *Náš Dunaj*, 34(32), 4.
- (efý). (1972, január). Harmónia v Harmónii. Zo spomienok na zimnú rodinnú rekreáciu. *Náš Dunaj*, 24(1), 2.
- (efý): Začal jubilejný ročník. (1982, október). *Náš Dunaj*, 34(30), 4.
- Garrity, R. (1984). *Canal Boatman: My Life on Upstate Waterways*. Syracuse University Press.
- Holec, R. (2020). *Trianon*. Bratislava: Marenčin PT.
- Hronský, M. (1998). *Boj o Slovensko a Trianon 1918-1920*. Bratislava: Národné literárne centrum.
- Chcete spievať? (1982, január). *Náš Dunaj*, 34(2-3), 4.
- Izba revolučných tradícií v novom šate. (1972, september). *Náš Dunaj*, 24(26), 2.
- (jm). (1982, máj). Volám Kráľovu Lehotu. *Náš Dunaj*, 34(15), 4.

- Jozefovič, P. (1982, august). Navštívili sme pioniersky tábor Kotva v Kráľovej Lehote. *Náš Dunaj*, 34(22), 4.
- Kráľova Lehota v týchto dňoch. (1982, júl). *Náš Dunaj*, 34(19), 4.
- Leto v Harmónii. (1972, august). *Náš Dunaj*, 24(22), 4.
- Mannová, E. (Ed.). (2003). *Krátke dejiny Slovenska*. Bratislava: AEP.
- Menej starostí. (1972, november). *Náš Dunaj*, 24(33), 4.
- Mestský ústav ochrany pamiatok v Bratislave. (1.11.2022). Pomník sovietskej dunajskej flotily. Získané 25.4.2024, z <https://muop.bratislava.sk/pomnik-sovietskej-dunajskej-flotily/d-6285>
- Modrá armáda v boji a v práci. (1969). Bratislava: Správa Východnej dráhy.
- Náš Dunaj*. (1972a, január). 24(1), 2.
- Náš Dunaj*. (1972b, marec). 24(7), 2.
- Náš Dunaj*. (1972c, marec). 24(8), 3.
- Náš Dunaj*. (1972d, máj). 24(15), 1.
- Náš Dunaj*. (1972e, jún). 24(17-18), 2.
- Náš Dunaj*. (1972f, júl). 24(19), 1.
- Náš Dunaj*. (1981, december). 33(36-1), 7.
- Náš Dunaj*. (1982a, február). 34(6), 1.
- Náš Dunaj*. (1982b, apríl). 34(11), 1.
- Náš tohtoročný 1. máj. (1982, máj). *Náš Dunaj*, 34(13-14), 3.
- Neúplná adresa predlžuje doručenie. (1982, december). *Náš Dunaj*, 34(34), 1.
- Novoročné stretnutie. (1982, január). *Náš Dunaj*, 34(2-3), 3.
- O činnosti a výhodách Podporného fondu u nás. (1972, február). *Náš Dunaj*, 24(28), 2.
- Pažout, J. (Ed.). (2015). *Každodenní život v Československu 1945/48 – 1989*. Praha: Ústav pro výskum totalitních režimů, Liberec: Technická univerzita v Liberci.
- Na počesť 50. výročia založenia. (1972, jún). *Náš Dunaj*, 24(16), 4.
- (nd). (1982, marec). Viac sa čaká od vzpieračov. Z rokovania našej TJ Dunajplavba. *Náš Dunaj*, 34(9), 4.
- Pamätník pracovníkom, ktorí zahynuli v boji proti fašizmu a pri výkone svojho povolania na Dunaji. (1972, jún). *Náš Dunaj*, 24(17-18), 2.
- Pamiatke hrdinov. (1973). *Náš Dunaj*, 25, 3.
- Petrovský, J. (1972, júl). Dni – na ktoré sa v športovom živote u nás nezabúda. *Náš Dunaj*, 24(21), 4.
- Plní svoje poslanie. (1972, február). *Náš Dunaj*, 24(6), 3.
- Pravda, V. (1972, február). Tam – kde vyrastá naša druhá smena. *Náš Dunaj*, 24(4), 3.
- Pravda, V. (1982, august). Kolektív s titulom Brigáda socialistickej práce československo-sovietskeho priateľstva. *Náš Dunaj*, 34(22), 3.
- Pravda, V. (1992a, február). Z historického kalendára. *Náš Dunaj*, 44(3), 2.
- Pravda, V. (1992b, január). Z historického kalendára. *Náš Dunaj*, 44(2), 2.
- Predjubilejné konfrontácie. (1972, jún). *Náš Dunaj*, 24(16), 1.
- Pridáte sa? (1982, február). *Náš Dunaj*, 34(4), 4.
- Priehrštím z našej šesťdesiatky 1922 – 1982. (1982). *Náš Dunaj*, 34(21), 2.
- Profantová, Z. a kol. (2012). *Žili sme v socializme I: Kapitoly z etnológie každodennosti*. Bratislava: Ústav etnológie SAV.
- Program osláv. (1982, jún). *Náš Dunaj*, 34(16-17), 1.
- red–. (1972, máj). Chystáme sa na jubilejné oslavy. *Náš Dunaj*, 24(15), 1.

- Rychlík, J. (2015). Každodennost v Československu v období tzv. normalizace. In J. Pažout (Ed.), *Každodenní život v Československu 1945/48–1989* (s. 34–47). Praha: Ústav pro výzkum totalitních režimů, Liberec: Technická univerzita v Liberci.
- Sedemnást' o titul. (1972, september). *Náš Dunaj*, 24(26), 1.
- Svoreň, M. (2013). *Slaný chléb: Odysea socialistického námorníka*. Praha: Czeh Mare.
- Slávik, M. (2012). *Moje železničné príbehy*. Bratislava: HMH.
- Švarc, J. (2004). *Čo robia železničiari*. Bratislava: Viktoria Print.
- Telegraficky. (1972, február). *Náš Dunaj*, 24(4), 2.
- Thorson, R. M. (2017). *The Boatman: Henry David Thoreau's River Years*. Harvard University Press.
- Upozorňujeme. (1982, apríl). *Náš Dunaj*, 34(11), 3.
- Úprava v Podpornom fonde. (1982, máj). *Náš Dunaj*, 34(12), 2.
- Úspech a autogramy. (1972, august). *Náš Dunaj*, 24(22), 4.
- V duchu dobrých tradícií. (1992, január). *Náš Dunaj*, 44(2), 1.
- Veľký úspech našich futbalistov. Vyhrali sme turnaj v Děčíne. (1972, júl). *Náš Dunaj*, 24(20), 4.
- v-p-. (1972, november). V Dome lodníkov začal desiaty ročník. *Náš Dunaj*, 24(31), 4.
- zb-. (1972, január). Kurz kapitánov. *Náš Dunaj*, 24(1), 2.
- Zvyšujú si kvalifikáciu. (1982, február). *Náš Dunaj*, 34(4), 4.