Slovensko a námorná doprava v 20. storočí

Slovakia and Maritime Transport in the 20th Century

DOI: 10.31577/EtnoRozpra.2026.33.06

Juraj Janto

Abstract

This study analyzes the development of the Czechoslovak navy in the context of a landlocked country. Despite natural geographical constraints, Czechoslovakia began systematically developing its maritime transport capabilities in the mid-20th century, building on earlier, short-lived interwar efforts. These initiatives were closely linked to the country's political cooperation with Communist China and reflected broader strategic and economic objectives. Maritime activities were institutionally organized within the Czechoslovak Maritime Shipping Company, headquartered in Prague. A more significant expansion of state-operated maritime transport occurred in the second half of the 1960s, when the Czechoslovak Danube Cruise (Dunajplavba), based in Bratislava, also began operating seagoing vessels, thus becoming the second national entity active in this sector. Dunajplavba's ships operated in the Mediterranean and the Middle East, with the Croatian port of Rijeka serving as their main home port. Slovak sailors served in all ranks in both of Czechoslovakia's shipping companies. As a result of political and economic changes after 1989, this sector underwent privatization, which was accompanied by a decline in competitiveness and the gradual sale of ships. Although Czechoslovak maritime transport had a relatively short history, it represents an interesting and important chapter in the history of a landlocked country.

Keywords

maritime shipping, Slovensko, Czechoslovakia, 20th century, sailors

Kľúčové slová

námorná doprava, Slovensko, Československo, 20. storočie, námorníci

Vyhlásenie o podpore / Acknowledgment

Štúdia bola vypracovaná v rámci projektu VEGA 1/0778/25 *Osobná lodná doprava na Slovensku v 70. a 80. rokoch 20. storočia*

Kontakt / Contact
Mgr. Juraj Janto, PhD., Katedra archeológie a kultúrnej antropológie, Filozofická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Gondova ulica 2, 811 02 Bratislava, Slovensko,
e-mail: juraj.janto@uniba.sk

ORCID https://orcid.org/0000-0001-5502-2723

Ako citovať / How to cite
Janto, J. (2026). Slovensko a námorná doprava v 20. storočí. *Etnologické rozpravy*, 33, 96-109. https://doi.org/10.31577/EtnoRozpra.2026.33.06

V 20. storočí, najmä v jeho druhej polovici, sa Slovensko ako súčasť Československa podieľalo na prevádzkovaní vlastnej námornej plavby a malo svoje obchodné lode, ktoré sa plavili po moriach a oceánoch. Medzi vnútrozemskými krajinami patrila spoločná republika v tomto smere k popredným krajinám. Predložená štúdia predstavuje málo známu tému budovania, rozvoja a napokon útlmu námornej dopravy v Československu/v Slovenskej republike. Jej cieľom je analyzovať charakter fungovania námornej prepravy a popísať podmienky, v ktorých existovala, pričom sa snaží sledovať primárne slovenskú účasť. Zdrojmi pre spracovanie textu boli publikované odborné i populárne publikácie, novinové články, ktoré sme doplnili etnografickým výskumom so slovenskými námorníkmi.

Prehľad zdrojov

Publikácie vydané pred rokom 1989 zobrazujú československú námornú dopravu najmä prostredníctvom populárno-náučných textov, ale nájdeme v nich aj veľa faktografických údajov o lodiach a ich plavbách. K prvým patrí obrazová kniha Václava Švarca (1958) *Přes moře a oceány* z roku 1958, ktorá prináša fotografie z plavby prvej československej námornej lode Republika I z poľskej Gdyne do čínskeho Kantonu. Jeho ďalšie dielo (Švarc 1984) má prevažne textový charakter a venuje sa svetovým dejinám moreplavby, pričom obsahuje aj kapitolu o Československu. Kombináciu faktografií a spomienok ponúka publikácia *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo* od Jaroslava Pacovského a Vladimíra Podlenu z roku 1984. Články o československej námornej doprave i vlastné zážitky z plavieb uverejňoval v roku 1972 v časopise *Náš Dunaj* aj kapitán Antonín Fojtů (1972), prvorepublikové dejiny námorníctva tu v sérii článkov spracoval aj Evžen Škňouřil (1986-1987).

Najkomplexnejšie vedecké spracovanie problematiky československej námornej dopravy predstavuje publikácia Lenky Krátkej (2016) *Domovský přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989*. Autorka v nej sleduje vývoj námornej plavby štátu od ojedinelých pokusov v medzivojnovom období, cez systematické budovanie flotily v 50. rokoch, jej dynamický rozvoj v 60. a 70. rokoch, až po postupný útlm a zánik po roku 1989. Okrem ekonomických otázok sa venuje aj širšiemu politickému a spoločenskému rámcu a na základe rozhovorov s námorníkmi reflektuje ich osobné skúsenosti zo služby na mori. Krátká v knihe sleduje fungovanie podniku Československá námorná plavba (ČNP) so sídlom v Prahe, ktorý bol hlavnou inštitúciou zabezpečujúcou námornú prepravu bývalého štátu (po roku 1993 Česká námořní plavba).

Ďalším titulom je populárno-náučná publikácia s odbornými postrehmi Zdeňka Bastla (2021), bývalého ekonomického námestníka ČNP, *Století československé námořní plavby*. Autor uvádza prehľad lodí, chronologický opis udalostí v jednotlivých rokoch doplnený o zaujímavosti a dopĺňa aj zoznam pracovníkov ČNP. Kniha je nabitá faktami, jej nevýhodou je, že v nej chýbajú odkazy na zdroje. Významnú časť literatúry tvoria memoárové diela bývalých kapitánov, dôstojníkov, námorníkov i ďalších členov posádok, vrátane lekárov, kuchárov či stevardov. Patria sem aj spomienky slovenských námorníkov, napríklad Michala Svoreňa (2013), prvého strojného dôstojníka, a Pavla Machoviča (2013). Prehľad ďalších takýchto diel uvádza Krátká (2016: 13-15), pričom upozorňuje, že memoárová literatúra zdôrazňuje skôr romantiku, dobrodružstvo a nostalgiu za zaniknutým loďstvom, zatiaľ čo širší, potenciálne kritickejší kontext v nej zväčša chýba. Priaznivcom námornej plavby sú určené aj internetové stránky *Námořní deník* (2025), *Historie námořní plavby* (Bastl 2014b) a stránky vydavateľstva *Mare-Czech* (2015), ako aj facebooková skupina *Československá námořní plavba*. Téma československej námornej plavby sa objavila aj v niektorých prozaických dielach a dokumentárnych filmoch.[1]

Menej poznatkov máme o námornej doprave, ktorú od roku 1965 realizoval druhý podnik v štáte – Československá plavba dunajská (ČSPD, ďalej tiež Dunajplavba) so sídlom v Bratislave. Stručné zmienky o nej sa objavujú v horeuvedených knihách (napr. Bastl 2021), podrobnejšie informácie prináša publikácia Juraja Bohunského a Karola Puhu (2012) *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*, v ktorej autori v samostatnej kapitole predstavujú sedem námorných lodí prevádzkovaných týmto podnikom. Významným dobovým prameňom poznatkov o námornej činnosti Dunajplavby je aj tlač, predovšetkým podnikový časopis Náš Dunaj. Niektoré informácie možno získať aj z populárnych článkov a rozhovorov (napr. Rozho[vo]r s kapitánom…s. d., Kolesárová 2008, Kovalčíková 2009, Kubínyi 2018, Príbeh Žltej flotily 2018 atď.) a audiovizuálnych dokumentov (napr. Skalický 2003).

Historické kontakty Slovenska s námornou plavbou

Slovensko bolo od 10. storočia súčasťou Uhorska, ktoré po pripojení Chorvátska v 12. storočí, získalo prístup k Jadranskému moru. Uhorsko ho malo aj počas prerušovanej vlády nad Dalmáciou v 12. až 14. storočí, o ktorú súperilo s Benátskou republikou. V tejto súvislosti sa uvádza aj vznik uhorskej námornej flotily v roku 1358 (Segeš 2020: 39).[2] Pre budovanie námorného loďstva rakúskej monarchie, ktorá vznikla v 16. storočí spojením dedičných území Habsburgovcov, Uhorska a českých krajín, bolo tiež kľúčové Jadranské more, ku ktorému mala ako k jedinému priamy prístup (na území dnešného Talianska, Slovinska, Chorvátska

[1] Napr. kniha Rudolfa Fábryho (1962) *Stará dobrá loď*, ktorá opisuje plavbu lode Republika (v knihe pod názvom Holubica) do Číny, filmový dokument Bratr oceán z r. 1958, ktorý mapuje plavbu troch zaoceánskych lodí (Republika, Lidice, Julius Fučík) cez tri oceány, film z roku 1975 *Naši pod Jižním křížem* o plavbe lode Vítkovice do Brazílie. Prehľad ďalších uvádza Krátká (2016: 16-17) a Bastl (2014b).

[2] V populárnych článkoch sa uvádza, že v r. 1241, keď uhorský kráľ Belo IV. ušiel pred tatárskym vojskom do Dalmácie, založil flotilu zloženú zo siedmich trojveslíc a jej prvým kapitánom („admirálom“) menoval Slováka Marínusa Blažovského z Blažoviec v Turci (pozri napr. M/S Kremnica na vode 1977: 3; Pacovský, Podlena 1984: 12). Kráľ ho povýšil do šľachtického stavu, pričom Blažovský prijal predikát gróf Černatošský. Ako však uvádza Segeš (2020: 39), tento údaj nemá žiadnu oporu v prameňoch.

a Čiernej Hory). Na lodiach monarchie pôsobili aj mnohí Slováci.[3] Uvádza sa, že začiatkom 20. stor. tvorili Slováci a Česi asi 11 % námorníctva monarchie, čo bolo približne 6 tisíc mužov (Bastl 2021: 9).[4] Za prvého Slováka, ktorý dosiahol hodnosť námorného kapitána, sa oficiálne považuje Július Juraj Thurzo (1882 – 1950), ktorý študoval v Rijeke (vtedajšom Fiume), kde v roku 1906 úspešne absolvoval aj kapitánske skúšky. Absolvoval viacero plavieb,[5] po roku 1918 pôsobil niekoľko rokov na zastupiteľstve v Belehrade a potom v Dunajplavbe (Thurzo 1983). Územie Slovenska bolo vo flotile zastúpené aj torpédoborcom Tatra, ktorý bol súčasťou vojenského loďstva monarchie od roku 1912. Slováci sa podieľali aj na známej vzbure počas prvej svetovej vojny v Kotorskej Boke vo februári 1918, ktorá sa začala na pancierovom krížniku Sankt Georg. Spolu s Čechmi mali tvoriť viac než 12 % účastníkov povstania, popri dominujúcich Chorvátoch (Lenormand 2014).

Slováci sa na more dostali nielen ako námorníci v službách domovského štátu, ale aj iných krajín. Za významného slovenského moreplavca z 18. storočia sa považuje už gróf Móric Beňovský z Vrbového, cestovateľ a dobrodruh, kráľ Madagaskaru. Z 18. storočia pochádza aj príbeh „bratislavského Robinsona“ Karola Jettinga, ktorý v službách anglického kráľa stroskotal na neobývanom ostrove.[6] No a napokon mnoho Slovákov sa stretlo s morom ako pasažieri lodí v súvislosti s odchodom za prácou najmä od polovice 19. stor., ako dočasní či trvalí vysťahovalci.

Námorná doprava v Československu

Pre novovzniknuté Československo boli kľúčové ustanovenia Versaillskej mierovej zmluvy, ktoré zabezpečili slobodnú plavbu v nemeckých prístavoch a na jeho vnútrozemských vodných cestách, ako aj medzinárodnú plavbu po riekach Labe, Odra a Dunaj. Štát zároveň získal na 99 rokov prenájom prístavných plôch v Hamburgu a Štetíne, čím sa vytvorili podmienky na zapojenie do námornej dopravy (Mírová smlouva 1921). K tomu prispela aj Spoločnosť národov, ktorej pakt z roku 1919 (23 bod, e) garantoval slobodu dopravy pre členské štáty (The Covenant… 1920). Konkrétne pravidlá upravila Barcelonská zmluva z roku 1921 a po jej ratifikácii sa Praha stala oficiálne registrovaným prístavom pre československé námorné lode.

V medzivojnovom období bolo v pražskom námornom registri zapísaných 12 lodí patriacich šiestim spoločnostiam. Najvýznamnejšou bola loď Legie vo vlastníctve Legiobanky (akciová banka legionárov so silným štátotvorným rozmerom). Na svoju prvú plavbu vyplávala 24. augusta 1920 z Vladivostoku do Terstu, kde bola 28. októbra, v deň výročia vzniku štátu, slávnostne premenovaná (pôvodne išlo o japonské plavidlo Taikai Maru). Jej prevádzka sa však ukázala ako ekonomicky neefektívna, a preto ju v roku 1933 predali gréckemu dopravcovi;

---

3 V rakúsko-uhorskom loďstve na Jadranskom mori napríklad slúžil 7 rokov aj spisovateľ a novinár Tido J. Gašpar, ktorý potom pracoval na ministerstve námorníctva vo Viedni. Svoje zážitky zobrazil v novelách a poviedkach z námorníckeho prostredia.

4 Údaj uvádza Bastl, neodkazuje však na zdroj.

5 Zážitky z nich opisuje v cestopisných črtách, v knihe (Thurzo 1973), ktorá vyšla po jeho smrti.

6 Hoci má Jetting na bratislavskom Ondrejskom cintoríne veľký, mestom postavený, reprezentatívny náhrobok s reliéfom plachetnice, nemáme doklady, či udalosti uvedené v knihe (Prešporský Robinzon… 1972), ktorá vyšla 7 rokov po jeho smrti (1797), sa stali aj reálne.

podľa dostupných údajov bola zničená počas druhej svetovej vojny (Krátká 2016: 33-34). Legiobanka sa zároveň neúspešne pokúšala založiť aj vlastnú námornú spoločnosť (Pacovský, Podlena 1984: 14).

V prvej polovici 30. rokov 20. storočia prevádzkovala dve obchodné námorné lode (Morava a Little Evy) aj firma Baťa, no pre nerentabilnosť ich napokon predala. Okrem toho sa viaceré lode súkromných vlastníkov, ktoré využívali československú vlajku (napríklad plavidlá Ervina Spitzera či Gerharda Weissa), zapájali do pašovania liehu do Fínska, kde v rokoch 1919 – 1932 platila prohibícia (Švarc 1984: 202). Vzhľadom na slabú kontrolu a nedostatok skúseností štátnych orgánov využívalo československú vlajku aj ďalších 19 lodí, ktoré neboli oficiálne zapísané v štátnom námornom registri (aj s registrovanými loďami išlo spolu o 31 námorných lodí) (Krátká 2016: 239-240). Námorní dôstojníci prvej republiky sa vzdelávali (až do r. 1940), podobne ako v časoch monarchie, v školách na pobreží Jadranského mora: v Koperi, Pule, Rijeke, Bakare, Dubrovníku, Kotore – vo vtedajšej Juhoslávii (Bastl 2021: 234-235). Medzivojnové pokusy s vlastnou námornou dopravou Československa (loď Legie a súkromní podnikatelia) ostali napokon len krátkodobou a obmedzenou epizódou.

Kľúčová etapa budovania československého námorného loďstva nastala v polovici 20. storočia. Hlavným impulzom bola spolupráca s komunistickou Čínskou ľudovou republikou (ČĽR), ktorá v tom období čelila embargu a námornej blokáde zo strany západných krajín vedených USA, čo jej spôsobovalo výrazné ťažkosti. Jedným zo spôsobov, ako sa Čína snažila túto situáciu prekonať, bolo prevádzkovanie vlastných obchodných lodí pod vlajkami iných štátov. Medzi nimi figurovalo aj Československo, ktoré ako spriatelená krajina sovietskej sféry vplyvu uzavrela v júni 1953 s Čínou tajný Protokol o rozvoji námornej dopravy. Rokovania o tejto spolupráci však prebiehali už od roku 1950 (Krátká 2016: 43) a v jej kontexte bola v septembri 1951 zakúpená prvá námorná loď Republika. Pôvodne išlo o britský parník Michigan z roku 1920, ktorý neskôr predali do Grécka a premenovali na Evanthi; v čase jeho odkúpenia sa plavil pod vlajkou Kostariky. Po nevyhnutných opravách vyplávala loď v máji 1952 z Poľska na svoju prvú plavbu do Číny. Počas spiatočnej cesty stroskotala v dôsledku tajfúnu a po komplikáciách spojených s opravami bola opätovne schopná prevádzky až po takmer dvoch rokoch (Krátká 2016: 46).

V období rokov 1954 až 1958 Československo formálne vlastnilo ďalšie štyri námorné lode (Julius Fučík, Lidice, Dukla, Mír I), ktoré slúžili predovšetkým potrebám Číny. Na základe tajnej dohody medzi ČSR a ČĽR bolo síce oficiálnym vlastníkom Československo, avšak faktickým užívateľom bola čínska strana. Československo zabezpečovalo pre tieto lode administratívne, logistické a obchodné služby, ako aj významnú časť posádok, pričom zároveň intenzívne využívalo ich prepravnú kapacitu. Lode boli nasadzované pre potreby štátnej výroby a zahraničného obchodu, ale aj na poskytovanie komerčných dopravných služieb. (Krátká 2016: 70)

Organizáciu námornej dopravy v socialistickom Československu pôvodne zabezpečovala spoločnosť Metrans, založená v roku 1948. Od roku 1952 túto agendu prevzal novovzniknutý podnik Čechofracht. Napokon v roku 1959 vznikla Československá námorná plavba (ČNP), a to s utajenou účasťou Číny. Lode oficiálne plávali pod československou vlajkou s domovským prístavom v Prahe.

S postupným uvoľňovaním embarga a prijatím Čínskej ľudovej republiky do OSN sa oslabovali dôvody pre pokračovanie spolupráce i „krytia“, ktoré Československo Číne poskytovalo.

K tomu sa pridalo zhoršenie vzťahov medzi Čínou a Sovietskym zväzom, ktoré sa prenieslo aj na ostatné štáty sovietskeho bloku. Významným faktorom boli aj nové reformné ekonomické opatrenia v ČNP, zamerané na zvýšenie efektívnosti podniku, ktoré sa dostávali do rozporu s čínskym hospodárskym modelom. Súhra týchto okolností napokon viedla k vypovedaniu zmluvných záväzkov (Protokolu o rozvoji námornej dopravy z roku 1953 a Dohody o zriadení Československej námornej plavby z roku 1959) a k ukončeniu spolupráce s čínskou stranou na prelome rokov 1966 a 1967, pričom platnosť zmlúv vypršala v marci 1967. (Krátká 2016: 95-96)

Československá námorná doprava bola teda v počiatočnej fáze budovaná v úzkej väzbe na potreby Číny, ktorá pod československou vlajkou prevádzkovala celkom sedem lodí. Pôvodné plány rátali s rozsiahlejšou spoluprácou, no Čína využívala aj podporu iných krajín, najmä Poľska, a postupne dochádzalo aj k zmierňovaniu embarga. Posádky lodí mali zmiešaný, československo-čínsky charakter. Ku krátkemu obnoveniu spolupráce s Čínou v oblasti námornej dopravy (výstavba čsl. námorných lodí, spoločný podnik COSSHIP) došlo potom ešte na sklonku 80. rokov, keď sa zlepšili vzťahy krajín sovietskeho bloku s komunistickou Čínou.

Prevádzka vlastných československých námorných lodí prinášala nielen ekonomické prínosy, najmä úspory pri zabezpečovaní prepravy pre štátne podniky a možnosť prenájmu lodí za devízy, ale aj politické výhody. Tie spočívali napríklad v možnosti prepravy vojenského materiálu či nebezpečných nákladov,[7] čo malo zároveň aj hospodársky význam. Tieto faktory podporili ďalšie rozširovanie podniku a po ukončení spolupráce s Čínou aj rozvoj samostatnej československej námornej dopravy. (Krátká 2016: 232)

Vznik československej námornej plavby bol teda motivovaný predovšetkým politickými dôvodmi, no jej následná prevádzka sa ukázala ako ekonomicky efektívna. Zároveň poskytovala významný propagandistický nástroj, keďže umožňovala prezentovať úspechy socialistického režimu pri budovaní námornej flotily vnútrozemského štátu. Hlavným cieľom prevádzky lodí bolo zabezpečenie zahraničnoobchodnej výmeny so zámorskými krajinami, pričom nevyužitá kapacita sa komerčne využívala na prenájom zahraničným spoločnostiam, resp. na prepravu cudzieho tovaru. Úspešnosť podniku kolísala v závislosti na globálnej situácii vo svetovej námornej doprave – jej konjunktúry alebo naopak prepadu sadzieb za prepravu; medzinárodnej politickej situácii (embargo zo strany USA) i ekonomickej situácii ČSSR. Z hľadiska využívania námorných lodí pre čsl. zahraničný obchod a prenájmu ich voľnej tonáže bol pre ČNP najvýnosnejší rok 1976 (čistý zisk 148 mil. Kčs), naopak stratový bol rok 1983 (vyžadoval si kompenzáciu zo štátneho rozpočtu). Po roku 1984 došlo k určitému oživeniu, ale celkovo sa efektivita flotily znížila.[8] (Krátká 2016)

V 70. a 80. rokoch patrilo Československo v rámci vnútrozemských krajín k popredným, čo sa týka prevádzkovania vlastnej námornej dopravy. V objeme prepravy bolo na druhom mieste

[7] Takýto náklad sa prepravoval najčastejšie do Líbye, Iraku, Indie, Sýrie, Severného Jemenu, čo súviselo s podporou sovietskeho bloku týmto krajinám tzv. tretieho sveta v súperení medzi ZSSR a USA.

[8] Od druhej polovice 60. rokov ČNP skúšalo prevádzkovať aj osobnú prepravu, najmä v kubánskej relácii. S týmto cieľom boli zakúpené nákladné lode s väčším priestorom pre cestujúcich. Napokon však neefektívnosť a zhoršenie podmienok pre vycestovanie do zahraničia po auguste 1968 viedli k tomu, že sa tieto zámery nerealizovali. Pasažierske kapacity na lodiach využívali potom najmä rodinní príslušníci námorníkov, vedenie podniku a zástupcovia výrobných podnikov.

za Švajčiarskom (a pred Rakúskom).[9] Obdobne to bolo aj v počte aktívnych námorných lodí. Podľa Pacovského a Podlenu (1984: 9) malo Československo v roku 1984 14 lodí a bolo tak na 65. mieste medzi všetkými štátmi a medzi vnútrozemskými krajinami obsadilo druhú pozíciu za Švajčiarskom. Zároveň sa konštatovalo, že prevádzka lodí priniesla približne o 24 % viac prostriedkov, než bolo investovaných do ich obstarania (Pacovský, Podlena 1984: 9). ČNP prevádzkovala v období 1952 až 1992 celkovo spolu 37 námorných lodí.

Keďže pre dôstojnícke funkcie sa vyžadovalo vysokoškolské vzdelanie, museli námorníci vo vyšších funkciách absolvovať námornú akadémiu v zahraničí. Tí starší, z čias predvojnovej republiky, ju absolvovali ešte v Juhoslávii. Po roku 1945 to už boli školy v Sovietskom zväze – najmä v ukrajinskej Odese (ale aj v litovskej Klaipede a v ruskom Kaliningrade) a v Poľsku – predovšetkým v Gdynii[10] (ale aj v Štetíne), príp. v bulharskej Varne. V r. 1950 – 1989 tieto akadémie absolvovalo, okrem iných dôstojníkov, 112 námorných kapitánov ČNP. (Bastl 2021: 235-238). Ostatné palubné mužstvo sa vyučilo najprv v Československej plavbe labsko-oderskej/dunajskej a potom absolvovalo prax na námornej lodi.[11] Na čsl. námorných lodiach nepracovali žiadne ženy, keďže zákonník práce[12] zakazoval ženám „fyzicky neprimerané práce“ alebo také, ktoré „škodia ich organizmu“.[13]

V roku 1991 bola Československá námorná plavba ako akciová spoločnosť zaradená do veľkej privatizácie a v roku 1994 sa premenovala na Českú námornú plavbu. Hoci v prvej polovici 90. rokov podnik dosahoval dobré výsledky, dokonca zakúpil nové lode, väčšinový vlastník

---

9 Jedným z ukazovateľov veľkosti obchodného námorného loďstva, je aj nosnosť, ktorú je toto schopné bezpečne prepraviť. Uvádza sa v tonách (dwt). V roku 1975 bola pre čsl. lode 191 524 dwt (ton), pre Švajčiarsko 293 727 dwt a Rakúsko 144 978 dwt. (Review of… 1977: 56-58). V roku 1990 dosahovalo dokonca nosnosť 326 000 dwt a ocitlo sa tak pred Švajčiarskom s 287 000 dwt (Review of… 1991: 91). Štatistika námornej klasifikačnej spoločnosti Lloyd's Register uvádza ku koncu roku 1992 zaregistrovaných 20 čsl. námorných lodí s nosnosťou 237 777 dwt. (World fleet… s. d.: 11) Porovnaj tiež údaje z ostatných rokov na https://heritage.lrfoundation.org.uk/world-fleet-statistics

10 V roku 1970 si napr. 12 slovenskí študenti v Gdyni ťažkali na menšie štipendium oproti českým študentom (List z Gdyni 1970).

11 Posádka na námorných lodiach podriadená kapitánovi sa delila na palubné a strojné oddelenie, ktoré mali svojich dôstojníkov (palubných alebo strojných), poddôstojníkov (loďmajster – *bocman*, strojmajster) a ostatné mužstvo (kadeti, námorníci, strojníci – motorári, elektrikár). Samostatným bolo hospodárske oddelenie na čele s lodným ekonómom, ktorému podliehali kuchári a stevardi. Posádku dopĺňal ešte rádiodôstojník a lekár.

12 Ods. 2, paragraf 150 Zákonníka práce (1965).

13 Pracovnoprávna legislatíva obmedzovala nasadenie žien v profesiách považovaných za fyzicky náročné, zdraviu škodlivé alebo nebezpečné – čo sa na prácu na námorných lodiach plne vzťahovalo (ťažká manuálna práca, hlučné a prašné prostredie strojovne, manipulácia s nákladom, dlhodobý pobyt na mori). Tiež posádky boli malé, fungovali v uzavretom prostredí počas dlhých plavieb a vyžadovali vysokú mieru disciplíny a súdržnosti. Vtedajšie vedenie podnikov aj štátne orgány sa obávali, že prítomnosť žien by mohla narušiť pracovné vzťahy, autoritu velenia alebo celkový režim na palube. Ďalej väčšina plavidiel nebola prispôsobená pre zmiešané posádky – chýbali oddelené kajuty, hygienické zariadenia či zázemie, ktoré by umožňovalo bezproblémové zaradenie žien do posádky bez dodatočných nákladov. Námorná profesia bola tradične vnímaná ako výlučne mužská, spojená s fyzickou záťažou, odlúčením od rodiny a drsným pracovným prostredím. Napokon zohrávali úlohu aj medzinárodné zvyklosti a prax v námornej doprave; uvedené argumenty bol bežné aj v iných krajinách. Napriek tomu sa ženy postupne presadzovali na mori nielen ako rádiotelegrafistky alebo lekárky, ale aj ako lodivodky, či dokonca kapitánky.

(V. Kožený) sa napokon rozhodol v roku 1998 lode predať. Dôvodom mohla byť i nedôvera k udržaniu dobrej výkonnosti a konkurencieschopnosti podniku v prostredí dominujúcich globálnych veľkých námorných spoločností a meniacej sa situácie vo svetovom obchode.

Dunajplavba a námorná doprava

O zriadení námornej dopravy v rámci Dunajplavby (vtedy pod menom Československá akciónárska spoločnosť dunajská) sa uvažovalo už od založenia podniku, ale reálne sa tieto plány rozpracovali až v priebehu rokov 1933 až 1937. Na rokovaní ministerskej rady v marci 1935 sa rozhodlo o zriadení vlastnej námornej linky v Čiernom a v Stredozemnom mori. Súviselo to aj so zrušením medzinárodného štatútu rieky Labe nacistickým Nemeckom. Dve námorné lode mali postaviť lodenice v Komárne. Napokon však tieto plány zmarila medzinárodná situácia a rozpad štátu. (Čapla 1987a) Myšlienka na vlastnú námornú plavbu ožila počas Slovenského štátu, keď bola vo februári 1942 založená Slovenská moreplavba, účastinná spoločnosť. Štát dokonca zadal objednávku[14] na stavbu 6 námorných a pobrežných lodí s tým, že prvé lode mali byť dodané na jar v roku 1945. Stavba bola napokon zastavená Nemeckom a vojnovými udalosťami. (Čapla 1987b)

Reálne začala vlastnú námornú dopravu prevádzkovať Československá plavba dunajská (ČSPD) – Dunajplavba so sídlom v Bratislave až v roku 1965, a to zakúpením prvej lode Bojnice postavenej v budapeštianskych lodeniciach. Pôvodným zámerom bolo prepojiť vnútrozemské prístavy, najmä Bratislavu a Komárno, s diaľkovou námornou dopravou smerujúcou do Afriky a Ázie a využiť výhody bezprekládkovej prepravy. Prvé plavidlá, Bojnice a Lednice postavené v budapeštianskych lodeniciach, boli preto koncipované ako riečno-námorné lode. Prax však ukázala, že rieka Dunaj nedisponuje na všetkých úsekoch dostatočnou hĺbkou pre plavbu nákladom zaťažených lodí, zatiaľ čo na otvorenom mori mali tieto plavidlá obmedzené prevádzkové možnosti. Z tohto dôvodu sa od kombinovanej riečno-námornej plavby postupne upustilo a ďalšie lode boli už projektované s vyššou tonážou. Tie sa mohli dostať najviac do dolnodunajských prístavov Braila a Galați. Do tejto skupiny patrili ďalšie lode Dunajplavby: Kremnica (postavená v Rumunsku v r. 1977), Zvolen (postavená v Rumunsku v r. 1978) a Banská Bystrica (postavená v Poľsku v r. 1978).

Loď Bojnice pod vedením kapitána Františka Cíbika[15] vyplávala na svoju prvú plavbu 4. 1. 1966 z Komárna cez rumunskú Brailu do Bejrútu a Alexandrie s nákladom železných plechov. Odtiaľ prepravila tovar do Rijeky a 30. 3. 1966 sa vrátila do Komárna s nákladom bavlny (Bojnice opäť v Komárne 1966; Pravda 1967). Napokon ju po 22 rokoch spoľahlivej služby v roku 1987 vyradili z prevádzky.

Osobitne dramatické boli začiatky lode Lednice. Po nalodení posádky v Bratislave a naložení približne 500 ton oceľových plechov z Východoslovenských železiarní v Komárne sa

[14] Zdrojový text uvádza lodenice Linec, pravdepodobne ide o neskoršie Lindø v dánskom meste Odense.

[15] František Cíbik, rodák z Kysúc, absolvoval v r. 1932 námornú obchodnú akadémiu v Kotore. Ako námorný kadet začínal na Baťovej lodi Little Evy. Neskôr pôsobil ako poručík na poľskej osobnej lodi Pilsudski, ktorá plávala z Baltiku do USA. V Bakare získal hodnosť námorného kapitána a neskôr pôsobil v rámci riečnej Dunajplavby. V 50. rokoch velil na námorných lodiach ČND Fučík, Mír, Kladno. V roku 1965 sa stal kapitánom prvej námorno-riečnej lode ČSPD Bojnice. Zomrel v roku 1975. (kpt. K. P. 1970)

v januári 1967 vydala na plavbu po Dunaji pod vedením kapitána Františka Hrušku. Na jeho dolnom toku uviazla v ľadových kryhách a bola vyslobodená až za pomoci rumunských a sovietskych ľadoborcov. (M/S – Lednice v objatí ľadu 1967) Po technickej kontrole v Konstanci pokračovala cez Čierne more, Egejské a Stredozemné more do severnej Afriky a následne cez Suezský prieplav do Červeného mora. Po vyložení nákladu azbestocementových rúr v Saudskej Arábii smerovala do prístavu Massawa v dnešnej Eritrei. (Švarc 1984: 214) Pri spiatočnej plavbe s nákladom surových hovädzích koží bola v júni 1967, počas šesťdňovej arabsko-izraelskej vojny, zadržaná v Suezskom prieplave. Vo Veľkom horkom jazere zostala spolu s ďalšími loďami uviaznutá v dôsledku blokády prieplavu až osem rokov, do mája 1975, ako súčasť tzv. Žltej flotily,[16] ktorú tvorilo 15 lodí ôsmich štátov. Posádka lode sa pravidelne striedala, aby sa predišlo psychickému vyčerpaniu z izolácie a extrémnych horúčav. Strojník Ivan Fajnor si na udalosti spomína takto:

> Lode, ktoré spočiatku kotvili každá samostatne tam, kde ich príkaz na prerušenie plavby práve zastihol, neskôr vytvorili menšie súlodia, jednak pre bezpečnosť kotvenia, ale aj pre spoločenský kontakt členov posádok. Z plavidiel stiahli posádky, zostal na nich len minimálny počet členov, ktorí zabezpečovali nevyhnutnú technickú údržbu a dozor nad plavidlami. Námorníci v neľahkých podmienkach trpeli pocitom osamelosti a neistoty. Navyše, ktorékoľvek plavidlo – aj omylom – mohla zasiahnuť streľba znepriatelených strán. Naša loď Lednice vytvorila súlodie s anglickými nákladnými loďami Melampus a Agapenor. Námorníci celé súlodie vtipne nazvali menom vytvoreným z prvých troch písmen názvu každej lode, čiže LED-MEL-AGA… Každú nedeľu býval na anglickej lodi ‚kostol', kde nám prečítali, čo nové vo svete, a potom sa to obrátilo na párty. Posedeli sme si, dali pohárik. Ale hrávali sme tam aj futbal, Natiahli sme siete, aby nám lopta nespadla do vody, a už sa hralo. (Príbeh Žltej flotily 2018)

Po opätovnom otvorení prieplavu bola odtiahnutá na opravu do chorvátskej Rijeky (dok Viktor Lenac) a po nej pokračovala vo svojej službe ešte takmer 15 rokov. Po roku 1989 ju vyradili z prevádzky a predali indickému vlastníkovi (dostala názov Diya); v roku 1994 ju pri pobreží Srí Lanky potopili tamilskí povstalci. (Bohunský, Puha 2012: 234-235) Na poslednej plavbe do Indie ju sprevádzala pôvodná posádka lode s kapitánom Štefanom Čerteznim. (Skončila jedna etapa… 1989)

Hlavné prístavy pre námorné lode prevádzkované Dunajplavbou boli, po počiatočných experimentoch s riečno-námornou dopravou po Dunaji cez Rumunsko, v Juhoslávii – hlavne v chorvátskej Rijeke, a tiež v slovinskom Koperi. Aj pre ČND bolo Jadranské more dôležité, hoci primárnymi prístavmi boli pre ňu poľský Štetín, Gdaňsk a Gdynia; využívaný bol aj západonemecký Hamburg (tzv. Vltavský prístav prenajatý na základe Versaillskej mierovej zmluvy) a Rostock v NDR. Československé námorné lode tu neraz začínali alebo končili svoje plavby. Zvlášť Rijeka bola pokladaná už v polovici 60. rokov 20 stor. za najväčší „československý" morský prístav (Mikrobusom… 1966a), keďže vyše tretinu prekladu tu tvorili práve tovary z Československa (2 mil. ton/ročne). (Mikrobusom… 1966b) Napríklad loď Košice 1 na svojej plavbe okolo sveta v roku 1965 (vôbec ako prvá loď Československa) pod vedením kapitána Jakuba Freya (absolventa školy v Bakare) vyplávala zo Štetína a skončila v Rijeke.

[16] Názov je podľa púštneho piesku, ktorý pokrýval lode.

Z Rijeky do Šanghaja vyplávala aj loď Orlík, na ktorej bol vtedy palubný kadet, Milan Handlovič zo Sečoviec[17] (Pozdrav z vlasti); často tu kotvila aj loď Jiskra a ďalšie plavidlá.

Námorné lode Dunajplavby obsluhovali najmä oblasť Stredomoria a región Blízkeho a Stredného východu. V prístavoch sa tovar prekladal z vlakov na lode a naopak. Z Československa sa loďami vyvážal priemyselný a stavebný materiál, drôt, oceľ, automobily Škoda, autobusy a trolejbusy a rôzne stroje. Dovážali sa suroviny ako obilniny, bavlna, koža, hnojivá, uhlie, ropné deriváty, železný šrot. Ročný objem námornej prepravy, ktorý realizovala Dunajplavba, sa pohyboval okolo 100 tisíc ton importovaného a exportovaného tovaru.

Po rozdelení federácie v roku 1993 sa ČSPD premenovala na Slovenskú plavbu dunajskú (štátny podnik) a ako kompenzáciu za slovenský podiel na ČND získala v roku 1994 loď Otava (neskôr premenovanú na Golden Trader).[18] V roku 1995 podnik zakúpil ešte loď Žilina (pôvodne Vltava). V 90. rokoch námorné lode podnik najmä dlhodobo prenajímal zahraničným charterovým firmám. Divízia námornej dopravy však bola od roku 1996 nerentabilná a vytvárala stratu. Bolo to spôsobené aj situáciou na svetovom trhu, prebytkom ponuky námornej tonáže nad dopytom, ktorá viedla k prudkému poklesu cien prepravy a problémom zvlášť pre malé námorné spoločnosti. V roku 1997 nástupnícka akciová spoločnosť (Slovenská plavba a prístavy, SPaP) predala lode Kremnica a Zvolen a napokon v roku 2000 podnik rozhodol aj o predaji zvyšných troch námorných lodí (Nevyhnutné opatrenia… 2000). Golden trader (Otava) a Žilina predali vo februári 2002 cyperským spoločnostiam a v marci 2002 bola loď Banská Bystrica odkúpená americkou plavebnou spoločnosťou (Na základe… 2002). Tým sa skončila história námornej dopravy v Dunajplavbe a jej spolu 7 lodí – Bojnice, Lednice, Kremnica, Zvolen, Banská Bystrica, Otava (Golden trader), Žilina – ktorá sa začala v roku 1965. Slovenskí námorníci sa však dodnes plavia po moriach ako zamestnanci zahraničných spoločností.

Spomienky námorníkov

Problematika života slovenských lodníkov a námorníkov nebola zatiaľ – až na úvodné sondy (Kačírek 2024a, Kačírek 2024b) – spracovaná. Primárnym zdrojom pre jeho poznanie sú spomienky aktérov plavieb. Slovenskí námorníci sa plavili na lodiach oboch štátnych podnikov – Československej námornej dopravy (ČND) so sídlom v Prahe i Dunajplavby (ČSPD) so sídlom v Bratislave. Pôsobili na všetkých pozíciách od kapitánov cez palubných a strojných dôstojníkov, poddôstojníkov až po ostatné mužstvo. Ich spomienky zachytávajú v súčasnosti niektoré samostatné knižné publikácie (napr. Machovič 2013, Svoreň 2013), články a rozhovory v médiách (napr. napr. Rozho[vo]r s kapitánom…s. d., Kolesárová 2008, Kovalčíková 2009, Kubínyi 2018, Príbeh Žltej flotily 2018 atď.) alebo i audiovizuálne dokumenty (prehovor kapitána Štefana Čertižného v Skalický 2003). Ďalším zdrojom sú dobové zdroje, predovšetkým články v podnikovom časopise Dunajplavby *Náš Dunaj*, príp. ČNP *Maják*,

[17] Neskôr sa stal námorným kapitánom a niekoľkokrát oboplával zemeguľu.

[18] 18. januára 1995 v rumunskom prístave Konstanca získala Otava slovenskú vlajku. Slávnosť viedol kapitán Tibor Búci. (M/S Otava pod slovenskou vlajkou 1995)

ktoré uverejňovali pozdravy a správy z ciest atď.[19] No a napokon sú to naratívne výpovede žijúcich pamätníkov.

Spomienky opisujú zážitky z prístavných miest a postrehy z plavieb. Pavel Machovič, rodák z Dechtíc túžil po cestovaní a spoznávaní sveta. Po troch rokoch služby v Dunajplavbe sa v roku 1963 zamestnal na lodi Kladno, s ktorou sa plavil trikrát na Kubu. V roku 1964 sa nalodil na loď Mír, s ktorou absolvoval dvakrát cesty do Číny. V roku 1969 emigroval a 30 rokov žil v Austrálii, po ktorých sa vrátil na Slovensko. (Machovič 2013) Na svoje začiatky na námornej lodi si spomína takto:

> Že námorníčina je namáhavá a nebezpečná práca, to vie každý, ale dokiaľ sa to neskúsi, tak sa nedá o tom veľa hovoriť. Začiatočník či je mladý či starší, každý si musí svoje vytrpieť. Je naháňaný na každom kroku, hlavne od tých služobne starších, najviac však od kráľa námorníkov, bocmana. Nikdy mu nie je uznané, že urobil dosť práce i keby sa roztrhal. (Machovič 2013: 15)

Strojný dôstojník Michal Svoreň k tomu dodáva:

> Stano sa musel najprv naučiť špeciálne námornícke výrazivo, s akým sa doteraz nemal možnosť stretnúť. Na loď sa napríklad chodí po lodných schodoch. Námorník nepovie lodné schody, ale jednoducho *trap*. Lodné schody sú síce spisovné, ale schodov je na lodi strašne veľa a všetky sú lodné. Keď ale poviete *trap*, tak vám hneď každý bude rozumieť, že je to ten odklopný kus lávky so schodmi, po ktorých sa z lode chodí na breh, alebo z brehu lezie na loď. Niekedy doslova, ale o tom druhý raz. Na lodi tiež nie sú guľaté okná, ale *bulaje*. Tu je námornícky slang dokonca dokonalejší ako spisovný výraz. Viete si vôbec predstaviť guľaté okno? Také nemôže existovať. Guľatá je zem, ale okno môže byť iba okrúhle. Ak je to okno na lodi, tak je to *bulaj*. Námorník podobne nechodí jesť do jedálne, ale do *pentry*. Bocmanov sklad na prove lodi sa volá *pod bakom*. Ako akási krčma, ale nie je to tým, že *pod bakom* zvykne bocman každý deň vyprázdniť tri-štyri pivá. Alebo päť-šesť. Iste, aj na lodné zariadenia existujú spisovné výrazy, ale tie sa akosi nepoužívajú. Miesto výložník, povie námorník *baum* a nepovie vrátok, ale *vinda*. Zvládnutie tohto slovníka je prvým predpokladom dobrého výkonu služby. Ak službukonajúci dôstojník pošle námorníka pre čosi do prvého *masthausu*, tak námorník musí vedieť, že to čosi má hľadať v malom domčeku pod predným stožiarom lode… Námorných dôstojníkov sa nášmu štátu bez mora akosi nedostáva. Vypomáhajú Poliaci a často aj občania Sovietskeho zväzu. Tí druhí najčastejšie vo funkciách kapitánov. Kapitánov sa nám tiež akosi nedostáva, hoci ich dosť sedí po rôznych oddeleniach podnikového riaditeľstva v Prahe. Bohužiaľ sa zdravotne predčasne opotrebovali. (Svoreň 1977 cit. podľa Bastl 2014b)

Jeden z našich respondentov pracoval spočiatku ako strojník na lodi v Dunajplavbe a koncom 70. rokov prešiel do námornej dopravy podniku. Jeho služba vyzerala tak, že po doručení telegramu s rozkazom nastúpil v Bratislave na cestu do Rijeky vlakom, ktorá trvala takmer dva dni. V prístave sa následne nalodil a s loďou absolvoval plavby, najčastejšie v oblasti Stredo-

[19] Napríklad pozdrav „starého Dunajáka“ Jána Kozmíka v časopise *Náš Dunaj*, ktorý sa plavil na lodi Košice z Gdyne do Brazílie (Kozmík 1965) alebo článok Štefana Čertižného o poslednej plavbe lode Lednice do Indie po jej predaji (Skončila jedna etapa… 1989).

zemného mora, počas ktorých zabezpečovali vykládku a nakládku prepravovaného tovaru. Jedna takáto cesta zvyčajne trvala približne jeden mesiac. Po návrate do Rijeky nasledovalo čakanie na ďalší náklad a novú plavbu. Takýmto spôsobom absolvoval viacero plavieb v rámci približne šesťmesačného cyklu, po ktorom sa vracal domov. Po určitom čase odpočinku bol opätovne povolaný do služby v ďalšom cykle. Obdobia medzi jednotlivými vyplávaniami zároveň poskytovali námorníkom priestor na pobyt v prístavnom meste. Spolu s kolegami nadväzovali kontakty v miestnych podnikoch, kde sa stretávali s domácimi obyvateľmi aj námorníkmi z iných krajín. Srbochorvátčina pritom fungovala ako akési „námornícke esperanto“. Respondent si spomína aj na návštevy letného hudobného festivalu v neďalekej Opatiji.

Záver

Námorná doprava Československa predstavovala síce časovo obmedzenú, no významnú etapu dejín spoločného štátu, ktorá zostáva pomerne málo preskúmaná. Obyvatelia českých krajín a Slovenska nadobudli skúsenosti so službou v námorníctve už v období Rakúsko-Uhorska pred rokom 1918. Možnosť prevádzkovať námornú dopravu pod vlajkou Československa, ako aj iných vnútrozemských štátov, vyplynula z povojnového usporiadania po prvej svetovej vojne. Systematické budovanie československého námorného loďstva sa začalo až v druhej polovici 20. storočia. Počiatočné impulzy mali predovšetkým politický charakter a súviseli so spoluprácou s Čínskou ľudovou republikou, ktorá využívala československú vlajku aj lode pre svoje potreby. V roku 1959 bola v Prahe založená Československá námorná plavba, ktorá prevzala organizáciu a riadenie námornej dopravy štátu od dovtedajších inštitucionálnych štruktúr. Postupne sa začali prejavovať aj ekonomické prínosy vlastného loďstva a po ukončení spolupráce s Čínou, Československo rozvíjalo svoju námornú dopravu už samostatne. Od roku 1965 rozšírila aktivity v oblasti námornej dopravy aj Československá plavba dunajská so sídlom v Bratislave, ktorá sa stala druhým subjektom v tomto odvetví. Dunajplavba prevádzkovala spolu (až do roku 2001) 7 námorných lodí. Vrchol rozvoja dosiahla námorná doprava Československa v 70. rokoch 20. storočia. Slovenskí námorníci sa plavili na lodiach oboch štátnych podnikov – Československej námornej dopravy (ČND) so sídlom v Prahe i Dunajplavby (ČSPD) so sídlom v Bratislave. Pôsobili na všetkých pozíciách od kapitánov cez palubných a strojných dôstojníkov, poddôstojníkov až po ostatné mužstvo. V období po roku 1989 privatizované podniky nedokázali v nových trhových podmienkach konkurovať globálnym lodným spoločnostiam, čo viedlo k postupnému predaju lodí a ukončeniu prevádzkovania námornej dopravy na Slovensku i v Česku.

Referencie

Bastl, Z. (2014a). *Historie námořní plavby*. http://namorniplavba.cz/

Bastl, Z. (2014b). Jak se rodí námořníci. *Historie námořní plavby*. Prevzaté 27. 3. 2026 z http://namorniplavba.cz/cnp/364.html

Bastl, Z. (2021). *Století československé námořní plavby*. Marek Prikryl – Mare-Czech.

Bohunský, J., Puha, K. (2012). *Dunajská flotila. História lodného parku od roku 1922*. Slovart.

Bojnice opäť v Komárne. (1966). *Náš Dunaj* 18 (11), 9. 4. 1966, 1.

Čapla, K. (1987a). Náš podnik z pohľadu dejín námorného podnikania od založenia až po súčasnosť. *Náš Dunaj* 38 (16-17), 20. 8. 1987, 2.

Čapla, K. (1987b). Náš podnik z pohľadu dejín námorného podnikania od založenia až po súčasnosť. *Náš Dunaj* 38 (18), 3. 9. 1987, 2.

Fábry, R. (1962). *Stará dobrá loď.* Slovenský spisovateľ.

Fojtů, A. (1972). Čs. vlajka na svetových moriach 1 – 19 [cyklus článkov na pokračovanie]. *Náš Dunaj* 24 (16 – 38), 1. 6. 1972 – 22. 12. 1972, 2.

Kačírek, Ľ. (2024a). 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

Kačírek, Ľ. (2024b). Hmotné a nehmotné lodnícke a lodiarske dedičstvo na slovenskom úseku Dunaja. In: Janto, J. (ed.). *Historické súvislosti vodnej dopravy*. Slovenské technické múzeum, 58-73. https://stm-ke.sk/asset/uploads/Zborniky/Historicke_suvislosti_vodnej_dop.pdf

Kolesárová, S. (2008). Kapitán Juraj Lipka: Čím väčšia je loď, tým sú búrky menšie. *SME*, 3. 4. 2008. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://www.sme.sk/nezaradene/c/kapitan-juraj-lipka-cim-vacsia-je-lod-tym-su-burky-mensie

Kozmík, J. (1965). Pozdrav z Indie. *Náš Dunaj* 17 (13), 1. 5. 1965, 2.

Kpt. K. P. (1970). Za kapitánom Františkom Cíbikom. *Náš Dunaj* 22 (22), 1. 8. 1970, 3.

Krátká, L. (2016). *Domovský přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989.* Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum.

Kovalčíková, J. (2009). Plavili sa okolo zeme, cez Bermudy a na ľuďoch si všímajú náušnice. *MY Turiec*, 27. 1. 2009, Prevzaté 27. 3. 2026 z https://my.sme.sk/turiec/c/plavili-sa-okolo-zeme-cez-bermudy-a-na-ludoch-si-vsimaju-nausnice

Kubínyi, P. (2018). Československá námorná flotila: Kedysi sme mali lode aj v Karibiku, sprivatizovali ich a rozpredali. *Plus 7 dní*, 23. 4. 2018. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://plus7dni.pluska.sk/relax/ceskoslovenske-lode-aj-karibiku-dnes-tam-mame-len-viktora-kozeneho

Lenormand, P. (2014). *Cattaro, Mutiny of.* In: *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War.* Prevzaté 27. 3. 2026 z https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/cattaro-mutiny-of/#toc_nationalisms_and_pan-slavism

List z Gdyni. (1970). *Náš Dunaj* 22 (23), 10. 8. 1970, 4.

Machovič, P. (2013). *Spomienky obyčajného námorníka.* Ivan Klestch.

Mikrobusom 2000 km po Juhoslávii. (1966a). *Náš Dunaj* 18 (17), 10. 6. 1966, 2.

Mikrobusom 2000 km po Juhoslávii. (1966b). *Náš Dunaj* 18 (18), 21. 6. 1966, 2.

Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Německem. (1921). *Sbírka zákonů* a nařízení státu československého, částka 53. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://www.aspi.sk/products/lawText/1/2498/0/2/mirova-smlouva-c-217-1921-sb-mezi-mocnostmi-spojenymi-i-sdruzenymi-a-nemeckem-a-protokol-podepsane-ve-versailles-dne-28-cervna-1919/mirova-smlouva-c-217-1921-sb-mezi-mocnostmi-spojenymi-i-sdruzenymi-a-nemeckem-a-protokol-podepsane-ve-versailles-dne-28-cervna-1919

M/S – Lednice v objatí ľadu. (1967). *Náš Dunaj* 19 (6), 20. 2. 1967, 4.

M/S Kremnica na vode (1977). *Náš Dunaj* 29 (19), 5. 7. 1977, 1,3.

M/S Otava pod slovenskou vlajkou. (1995). *Náš Dunaj* 47 (3), 7. 2. 1995, 1.

Na základe... (2002). *Náš Dunaj* 53 (3), marec 2002, 1.

Námořní deník. (2025). https://namornidenik.cz/

Nevyhnutné opatrenia. (2000). *Náš Dunaj* 51 (3), marec 2000, 1,3.

Pacovský, J., Podlena, V. (1984). *Atlas lodí. Československé námořní loďstvo.* Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1984.

Pozdrav z vlasti. (1966). *Náš Dunaj* 18 (12), 22. 4. 1966, 4.

Pravda, V. (1967). More sa dotýka až Bratislavy. *Náš Dunaj* 18 (2), 12. 1. 1967, 3.

Prešporský Robinzon alebo podivuhodné dobrodružstvá Karla Jettinga rodeného Uhra. (1972). [preklad nemeckého originálu z roku 1797]. Tatran.

Príbeh Žltej flotily: Osem rokov v Suezskom prieplave (2018). *Plus 7 dní*, 26. 5. 2018, Prevzaté 27. 3. 2026 z https://plus7dni.pluska.sk/historia/zlta-flotila

Review of maritime transport, 1975. (1977). United Nations. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://unctad.org/system/files/official-document/rmt1975_en.pdf

Review of maritime transport, 1990. (1991). United Nations. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://unctad.org/system/files/official-document/rmt1990_en.pdf

Rozho[vo]r s kapitánom Štefanom Čerteznimom. (s. d.). *Mestská časť Bratislava-Dúbravka*. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://2015.dubravka.sk/sk/Mestska-cast/Osobnosti-Dubravky/Rozhor-s-kapitanom-Stefanom-Certeznimom.alej

Segeš, V. (2020). *Uhorské vojenstvo vo vrcholnom stredoveku so zreteľom na vládu Ľudovíta I. Veľkého. Vojenská história. Časopis pre vojenskú históriu, múzejníctvo a archívnictvo* 24 (1), 31-51.

Skalický, J. (scenár). (2003). Loď Lednice 1967. *Osudové okamžiky* [dokumentárny cyklus]. Česká televize.

Skončila jedna etapa našej moreplavby. (1989). *Náš Dunaj* 41 (14), 11. 7. 1989, 2, 4.

Škňouřil, E. (1986-1987). História československej moreplavby 1 – 22 [cyklus článkov na pokračovanie]. *Náš Dunaj* 37 – 38, 15. 4. 1986 – 19. 2. 1987,

Svoreň, M. (2013). *Slaný chléb. Odysea socialistického námořníka*. Mare-Czech.

Švarc, V. (1958). *Přes moře a oceány*. Naše vojsko.

Švarc, V. (1984). *Na vlnách řek a oceánů. Vybrané kapitoly z dějin mořeplavby*. Albatros.

The Covenant of the League of Nations. (1920). *League of Nations-Official Journal* (February). Prevzaté 27. 3. 2026 z https://libraryresources.unog.ch/ld.php?content_id=32971179

Thurzo, J. (1973). *Po svetových moriach*. Obzor.

Zákonník práce. (1965). č. 65/1965. Prevzaté 27. 3. 2026 z https://static.slov-lex.sk/static/SK/ZZ/1965/65/vyhlasene_znenie.html

World fleet statistics (as at 31 December 1992). (s. d.). Prevzaté 27. 3. 2026 z https://heritage.lrfoundation.org.uk/world-fleet-statistics