

Prievidza, všeobecne hodnotená ako priemyselné centrum hornej Nitry, „vychovala“ niekoľko námorníkov, ktorí prepadli tomuto naoko exotickému remeslu. Ani nie tak exotickému, ako tvrdému. O tom hovoril pre sme.sk kapitán Juraj Lipka takto: Američania majú príslovie – „iba hlupák sa neobáva mora“, no starí Gréci tvrdili – „keď sa nevieš modliť, chod' na more, tam sa to naučíš“. A či to tak bolo aj v prípade Jána Matejoviča? Čítajte ďalej.

Zlákalo ich more

Ktorý chlapec netúžil po dobrodružstve? Taký sa asi nenájde. Každý chcel aspoň vidieť niečo nepoznané, hlavne cudzie krajiny – iný svet. Bolo to práve námorníctvo, ktoré im to malo umožniť. Lenže vtedy nik neuvažoval o tom, že je to hlavne tvrdá práca, nielen vytúžené dobrodružstvo.

V Prievidzi bolo námorníkov dost' – začína svoje rozprávanie. Za svojej mladosti som čítal o Prievidžanovi – kapitánovi Makovom, ktorý velil jedinej Baťovej námornej lodi. Obchodným zástupcom firmy Baťa bol istý Nemček, tiež Prievidžan, ktorý sa na tejto lodi plavil za tovarom do Indie, ktorá bola pre firmu zásobárňou surovín. Začas som pracoval aj s Jožkom Fábrym, ktorý je už po smrti a tiež sa plavil po moriach. Potom to bol ešte môj kolega, Jožko Pipiška z Dubnice, s ktorým sme spolu pracovali v reštaurácii hotela Hviezda, a ktorý hneď po vojenčine (vojenskej základnej službe) išiel „plávať“. Mňa to tiež zaujalo a podal som si žiadosť ešte počas vojenčiny. Mal som nastúpiť asi dva týždne pred jej skončením, v čom mi vojaci nevyhoveli, takže na loď som išiel až na ďalší termín, čo bolo v novembri 1966. Na loď Lidice som nastupoval v rumunskom prístave Konstanca, kam som cestoval rýchlikom z Prahy. Z okresu som nebol jediný. Z Opatoviec bol Vojtko „mašínšif“ strojný kapitán, z Necpál Otík Steinhübel, ten bol vari najdlhšie, no na Dunajplavbe, ale chodili Levantu (historické označenie všetkých krajín východného Stredomoria na východ od Talianska, t. j. Blízky východ, až po Indiu). Cez Čierne a Stredozemné more a cez Suezský prieplav. Na toto miesto, nazývané tiež Lesepsov kanál, sa pamätám aj osobne, lebo tu sme brali červené víno. Každý námorník – Európan – dostával denne, počas plavby v trópoch, dva deci červeného vína, na posilnenie organizmu. Ďalším bol Jožko Zaťko z Lehoty pod Vtáčnikom

a spomínam si aj na Slávka Králika, ktorý býval niekde na Pieskach, či Dlhej ulici. Keď prišiel z plavby, tak s ním sme najčastejšie sedávali na námestí, či pri pohárik. Mal dar reči a dobre sa počúval. Zomrel však ako „starý mládenec“.

Do flotily v čase mojej služby patrili: naše – Republika I., Kladno, Košice (rudovec), Brno, Pionýr (stroskotala v roku 1967), Republika II., Vítkovice (rudovec), Blaník, Sitno a Jiskra, čínske – Július Fučík, Lidice (známa pašovaním zbraní do Alžírska v roku 1959), Dukla, Mír, tanker Ostrava (v roku 1959 na jeho palube náhle zomrel kpt. Ladislav Makový), Orava a Orlík. Boli to rôzne druhy lodí – najmä nákladné CARGO, rudovce na rudu a tanker. Neskôr som sa dostal na Kladno, ktorá bola postavená v Japonsku. Najčastejšie sme plavili Kubu, sem-tam Afriku a samozrejme Čínu. Materským prístavom bola Praha čo nám vyhovovalo najmä preto, že sme vždy dostávali to naše vreckové, denne po 1,45 \$, lebo nikdy sme neboli v Prahe, v materskom prístave.

Nastupoval som do funkcie steward – čašník, preto o nej poviem viac. Pred nástupom som absolvoval len osobný pohovor, nebolo treba žiadnu inú prípravu. Hlavným kritériom bolo zdravie, ktoré nám „riadne preklepali“ vo Fakultnej nemocnici v Prahe. Museli sme prejsť cez desať oddelení a nikde nesmeli byť žiadne výhrady. Funkčne bol nadomnou shiff steward, ktorý obsluhoval dôstojníkov a prijímal návštevy (v prístave). Mali sme dve jedálne, jednu pre dôstojníkov a druhú pre mužstvo. Kuchári aj stewardi boli vždy traja. Osádka lode bola 34 členná, včítane kapitána. Mužstvo sa skladalo zo strojníkov, palubného a pomocného personálu, kam sme patrili aj my. Okrem pravidelných jedál – raňajok, obeda, večere, mohol každý, kto bol hladný, použiť tzv. príručnú špajzu s chladničkou, kde bolo voľne prístupné všetko, čo sme na palube mali. Nebolo rozhodujúce, kto a koľko zjedol. Ak sa niečo minulo, doplnili sme to.

Vo svetových prístavoch sme sa pohybovali voľne, nikdy s tým nebol problém. To sa však netýkalo prístavov v socialistických krajinách, kde všetko bolo ohradené vysokým plotom a strážené armádou so zbraňami. Kde bol blahobyt, kde nebola existenčná starosť, tam sa nikto o nič nestaral. Veľmi sme sa tešili na stretnutia s kolegami v prístavoch v ďalekom svete, dobre to „padlo“ porozprávať sa. Môžete si však predstaviť, ako to vždy končilo. Na spomínanom Kladne som bol sám Slovák.

Kapitán lode bol braný ako prezident republiky. Bola to nedotknuteľná osoba, čo platilo aj prístave. A tak aj vystupoval. Aj personál prejavoval úctu

voči tejto funkcii a bral ju naozaj vážne. Na druhej strane kapitáni, to boli najmä ľudia s veľkým E, vzdelaní, chápvajú, ale rozhodní a rešpektovaní. Nepamätám si za svojej služby na žiadny problém.

Trochu s úsmevom spomeniem jednu, nám nie celkom jasnú politickú funkciu, ktorého sme volali káoščák. Porovnal by som ju s vojenskou funkciou „politruka“, ale ešte s menším rozsahom povinností. Mal na „starosti“ akýsi politický dozor. Ráno si vykonal svoje telesné potreby a mal takpovediac po „šichte“. My sme chodili viac po kapitalistických štátoch a menej po socialistických. No a jeho úlohou bolo, aby nás presviedčal, aký „najlepší“ režim máme. Aby sme ho zastavili, tak sme mu dali krátku otázku – „Koľko si tu?“ Ale aj jeho sme museli rešpektovať, lebo inak by sme boli so službou rýchlo skončili. Niekedy okolo roku 1968 túto „funkciu“ zrušili, ako nepotrebnú. A bol pokoj.

Na našej lodi sa tovar väčšinou ukladal do podpalubia, no vozili sme aj na palube. Boli to napríklad lokomotívy parné, ale aj motorové. Na palubu sa umiestnili a dobre upevnili koľajnice a na ne sa ukotvili tieto veľké a ťažké stroje. Ale vozili sme aj „poľnohospodársku techniku“ na Kubu a do Číny, ako lietadlá a pod. Pamätám si aj na príhodu s loďou Jiskra. To bola menšia loď a plavila sa plno naložená. My sme z poľského prístavu vyplávali po týždni a dobehli sme ju niekde pri Azorských ostrovoch. Oni mali totiž rýchlosť mínus tri míle, čiže postupovali dozadu, lebo bolo silné vlnobitie a motory nemali taký výkon, aby ho prekonali.

Systém lodnej dopravy je organizovaný podľa nakládky tovarov. Vždy sa to organizovalo tak, aby v prístave vykládky bol už dohodnutý tovar na nakládku a plavilo sa zasa do nového prístavu určenia. Preto cyklus prestávok, teda aj návštev rodín, bol rôzny. Napríklad samotná Čína sa robila za 28 dní. Ale inokedy to bolo aj viac mesiacov. Naozaj, podľa potreby. Už som ho spomínal, Jožko Pipiška, ten sa raz plavil do Jokohamy, odtiaľ sa plavili do Kobé, potom ďalej do Austrálie, tam naložili do San Paula a odtiaľ sa vracali cez Stredozemné more do Splitu. Tam ukončili cestu, na ktorú vychádzali z Poľska. Čiže obišli pekný kus sveta – Baltik, Severné more, Biskajský záliv, Stredozemné more, Červené more, Indický oceán, Čínske more, Tichý a Atlantický oceán a späť.

Aj mne sa podarilo plaviť dlhšie, a to z Poľska cez Severné more a okolo Bermúd, čo bolo kratšie na Ďaleký východ, napr. 3 000 míľ. No tam boli 20 metrové vlny a hmly, takže sme plávali asi 23 až 24 dní. Ale napr. strednou cestou, hoci dlhšou, nám to trvalo len 18 dní. Bolo to však bez búrok, počas

ktorých v noci človek aj niekoľkokrát vypadol z postele. Ani najesť sa vtedy nedalo, lebo náklony boli aj 18 stupňov, dopredu i dozadu alebo tzv. osmičky, teda na všetky strany. Jeden deň sa to dá vydržať, no keď to trvá aj 14 dní, tak „to je moc“ aj pre ostrieľaného morského vlka. S našim mladým kapitánom Smětanom sme napr. z Kuby prišli za 12,5 dňa, čo sa obyčajne plavilo 14 – 16 dní. Ak sme chytili „dobré“ prúdy, či vietor, tak sme dosiahli vyššiu hodinovú rýchlosť (18 míľ), než bola normálna cestovná rýchlosť (14 míľ).

Okrem pracovných povinností sa na lodi vytvárali aj priateľstvá. Už len to, že tu pracuje a tu má súkromie, to samé o sebe vytvára istú atmosféru. Zloženie ľudí je tiež rôzne – dôstojníci, poddôstojníci a mužstvo, ktorým sa hovorilo paluba. Bez toho, aby medzi nami nebola veľká dávka tolerancie, by sme sa boli azda po 14 dňoch pozabíjali. Naprotiveň sa tie 14 denné cykly pravidelne opakovali. Na odstránenie tejto, tzv. ponorkovej choroby boli rôzne pomôcky. My sme napr. mali zo desať filmov ktoré sa po čase vymieňali. Bol som premietacom a pamätám si, že Švejka som videl vari 60 krát. Na spestrenie sme si niekedy pustili film bez zvuku a dialógy sme si sami komentovali a dopĺňali. Mali sme kanastové a mariášové turnaje, šachy, nuž a takto sme si krátili čas. Po službe nebolo čo robiť. Ak sme sa plavili okolo nejakého ostrova alebo pobrežia, tak sme naň pozerali, kým sa nám nestratil z dohľadu. Cez Lamanšský prielav to bolo zaujímavé, to bolo takmer posiate loďami, tam sme podľa almanachu „párovali“ lode podľa druhu, štátu a pod. To však bola zábava na pol dňa a keď sa vyplávalo na voľné more, už sme si museli vystačiť sami.

Na lodi bolo výnimočné „priateľstvo“ medzi lekárom a hospodárom (stará sa o celkový chod: bielizeň, zásobovanie, ale aj výplaty). Tak teda, hospodár bol väzba asi 120 kg a lekár také „tintítko“ 60 kilové. Kde sa dalo, tam mu robil zle. Napr. z postele mu vypratol všetko, matrac, podložky a nechal mu len plachtu. Do prázdnej postele mu vložil činku. Večer sa niečo popilo, a že „ideme spať“. Takmer celá posádka o tom vedela, len lekár nie, a preto sme netrpezlivo čakali, ako to dopadne. Prišiel k posteli, hodil sa do nej a spadol až dolu, no ale kvôli činke nemohol vstať. Keď sa už hodnú chvíľu trápil, tak sám prišiel s ponukou pomoci, ale aj vydierania – „čo za to“. Celý tento cirkus trval aj jeden a pol hodiny, kým sa celá posteľ upravila a mohol si, teraz už pokojne, ľahnúť. Tu by sme končili s prvou časťou rozprávania, pokračovanie prinesieme v budúcom čísle.

Ján Matejovič (1945)