

Krycí jména Pirát, Námořník, Želva

Českoslovenští námořníci ve Štětíně ve světle archivů
československé bezpečnostní služby

► **Anna Szczepańska-Dudziak**

Úvod

Bezprostředně po skončení druhé světové války se kvůli dvěma úrovním spolupráce – hospodářské a politické – Praha i Varšava zajímaly o přístavní město Štětín, které se nacházelo přímo na západní hranici Polska s Německem. Zájem československé vlády o toto město byl vzhledem k hospodářským a lodním zájmům v přístavu velký. To, co zásadně určovalo místo Štětína v polsko-československých vztazích po celé sledované období, byla s různou intenzitou realizovaná spolupráce ve štětínském přístavu s cílem vytvořit zvláštní svobodnou zónu nebo umožnit Československu využívat štětínský přístav jako plavební a tranzitní základnu pro obchodní loď země.¹

Bezcelní zóna byla nakonec předána československé straně v roce 1953 a podle dohody byla československá zóna spravována a provozována společností Metrants, a to až do konce roku 1955. Od počátku jejího fungování se vyskytovaly problémy s plným využitím potenciálu oblasti. Stejně tak úroveň československého obchodu přes štětínský přístav nevbuzovala optimismus. Hlavní překážkou rozvoje obchodu byl nedostatek skladovacích prostor ve štětínském přístavu.² S přepravou přes Polsko byly spojeny i další potíže: vysoké náklady na překládku ve srovnání s německými přístavy, vysoké příplatky k námořním sazbám, nízká četnost a pravidelnost odjezdů

1 Archiwum Państwowe w Szczecinie Zespół Portu Szczecin-Świnoujście (APS ZSP-S), sign. 1177, 59, instrukce státního podsekretáře ministerstva plavby z 18. 1. 1952, též zápis z konference o spolupráci mezi Metrantsem a ZPS IV-V 1952; ibidem, sign. 871, spolupráce s Československou akciovou společností Metrants v roce 1952, ibidem, sign. 1177, 59, instrukce státního podsekretáře ministerstva plavby z 18. 1. 1952, též zápis z konference o spolupráci mezi Metrantsem a ZPS IV-V 1952; ibidem, čj. 871, spolupráce s Československou akciovou společností Metrants v roce 1952.

2 APS ZPS-S, sign. 876, Pismo poufne Dyrektora Służby Eksploatacyjnej z 30 XI 1950 r.; AMSZ, z. 7, w. 49, t. 454, k. 26–30, Raport Ambasady RP w Pradze za marzec 1949 r. Více o exploataci československého regionu viz SZCZEPAŃSKA, Anna. Rejon czechosłowacki w Porcie Szczecińskim w latach 1949–1956. *Przegląd Zachodniopomorski* 3/2006.

linkových lodí a nedostatečný počet spojů do dalších světových přístavů. Přesto se však hospodářská spolupráce v rámci přístavu, i když ne bez obtíží, nadále rozvíjela a Československo bylo hlavním tranzitním dodavatelem štetínského přístavu. Československý tranzit v polských přístavech se v první polovině padesátých let zvýšil z 0,8 milionu tun na 2,7 milionu tun a výměna přepravních služeb se stala důležitým prvkem platební bilance.

Pronájem bezcelního prostoru ve štetínském přístavu trval do 13. ledna 1956, kdy byla podepsána nová komunikační dohoda spolu s protokolem o převzetí československého prostoru (de facto se tak stalo 1. ledna) Přístavní správou Štetín. Ten byl sloučen do jednotného komunikačního, technologického a organizačního systému se zastavěným okresem Ewa. O předání československé oblasti Polsku s finanční kompenzací bylo rozhodnuto z ekonomických důvodů. Polská strana se v dohodě zavázala vytvořit co nejlepší podmínky pro využívání přístavu československými námořními plavidly. Na druhou stranu lodě s československou vlajkou mohly využívat polské námořní přístavy jako svou plavební a technickou základnu. Obě strany zajistily lodním společenstvem právo využívat vnitrozemskou dopravu.

Ani téměř deset let po podpisu dopravní dohody v roce 1947³ se však nedařilo vyřešit problémy, které obě strany od počátku rozdělávaly. Doprava na Odře a přes štetínský přístav byla nerentabilní a docházelo k pomalému úpadku československé lodní dopravy na Odře. Zpožďovala se také výstavba kanálu Odra–Dunaj, který měl zvýšit lodní dopravu do štetínského přístavu a z něj a rozvinout tak vnitrozemskou dopravu. Opakovaným problémem v sedmdesátých letech, který brzdil rozvoj dopravy a tranzitní spolupráce, byl nedostatek kolejových vozidel, přičemž právě tento druh dopravy byl pro přepravu zboží do štetínského přístavu a z něj klíčový.⁴ Výše uvedené problémy a nepřijetí navrhovaných podmínek Prahou vedly na počátku sedmdesátých let ke krizi, nebyly podepsány dopravní smlouvy a dohody a byly zavedeny plné tarify a poplatky za služby. V důsledku toho polské přístavy ztrácely pozici nejdůležitějšího partnera pro československý tranzit, který své aktivity přesunul do přístavů v NDR, Jugoslávii, SSSR a Bulharsku a Hamburku. Od této chvíle měly roli, kterou pro československý námořní tranzit hrál Štetín, převzít Hamburk a Rostock se svými technickými a organizačními kapacitami. Podíl přístavního komplexu Štetín-Świnoujście na československém námořním obchodu se výrazně zvýšil: ze 14,7% v roce 1980 na 24,3% v roce 1988. Bylo to ovlivněno výhodnějšími finančními podmínkami, které byly československým speditérům nabídnuty, než tomu bylo u služeb v jiných přístavech. Výhodné finanční podmínky nabízené československé straně při nízké kvalitě poskytovaných služeb umožnily štetínskému přístavu udržet československý tranzit,

3 Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (AAN, MPH), sign. 3489, k. 15–19, Konwencja o zapewnieniu współpracy gospodarczej między Polską a ČSR.

4 Národní archiv, KSČ ÚV (NA ČR) 1945–1989, Kancelář generálního tajemníka Gustáva Husáka, kart. 422, informace Státní komise pro plánování o československo-polských hospodářských vztazích, leden 1971.

ale nedostatek investic do přístavní infrastruktury a na druhé straně výstavba dopravních tras – silniční a železniční ze Skandinávie do jižní Evropy a z Rostocku do Prahy a Bratislavy – představovaly pro dosavadní postavení Štětína jako výhodného tranzitního přístavu potenciální hrozbu. To neznamenalo, že by se Československo vzdalo své přítomnosti ve Štětíně, na Vysoké škole námořní se vzdělávali budoucí českoslovenští námořníci a politické, společenské a kulturní kontakty se rozvíjely prostřednictvím štětínského Generálního konzulátu a pobočky varšavského Kulturního a informačního střediska. Stejně jako štětínský přístav hrál v rozvoji polsko-československé hospodářské spolupráce důležitou roli i loďařský průmysl. S odstupem času víme, že loděnice Adolfa Warského přispěla k rozšíření československého obchodního loďstva (jehož rozkvět nastal v letech 1948–1998), když pro něj postavila jedenáct lodí.

Československá přítomnost ve Štětíně se nejplněji projevovala prostřednictvím široké škály aktivit Generálního konzulátu. Generální konzulát ČSR ve Štětíně, zřízený v roce 1949, zůstal od roku 1951 jediným úřadem v severním a západním Polsku, který byl zřízen především k ochraně hospodářských zájmů Československa (jeho zahraničního obchodu, říční a námořní dopravy) a k zajištění řádného využívání přístavu (československé úřady ve Štětíně umístily také pobočky lodních společností).⁵ Osoby pověřené vedením Generálního konzulátu ve Štětíně (ve sledovaném období celkem dvanáct konzulů) byly – s výjimkou Adolfa Kanií – státními úředníky, kteří byli vždy loajální k moci, často byly absolventy stranických škol a aktivními účastníky únorového převratu v roce 1948 a oddaně plnily úkoly, které zahraniční službě uložili jejich nadřízení na základě usnesení po sobě jdoucích plén ÚV KSČ.⁶ Kritéria pro přijetí do zahraniční služby zůstala zachována: sociální původ, stranická příslušnost, práce na různých stupních stranické hierarchie. Vzdělání, jeho úroveň a charakter nezaručovaly, že úředníci vyslaní na štětínské pracoviště budou připraveni pro práci v zahraniční službě. Pouze jeden z konzulů studoval na diplomatické akademii v Moskvě a jen málo z nich mělo vysokoškolské vzdělání, ale to jim nebránilo v kariéře a práci na Ministerstvu zahraničních věcí. Mezi konzuly byli tiskaři, tkalci, zedníci, lesníci a dva učitelé. Většina z nich byli Češi, teprve v osmdesátých letech byli do služby vysláni tři konzulové ze Slovenska. Konzulát se potýkal s mnoha obtížemi, které byly způsobeny nejen nedostatečným věcným vzděláním úředníků, ale také nedostatkem personálu, který vzhledem k rozsáhlosti úkolů, jež měl úřad s příliš skromným rozpočtem plnit, nebyl schopen v tak velkém konzulárním obvodu řádně vykonávat své povinnosti.

5 Archiv Ministerstva zahraničních věcí Polské republiky (AMSZ), z. 6 (Politický odbor 1945–1948), w. 15, t. 205, k. 1, dopis Odboru námořní politiky Ministerstva plavby Jihovýchodnímu odboru MZV ve věci zřízení československých konzulátů v polských přístavních městech, Varšava 4. 6. 1948; Archiv Ministerstva zahraničních věcí ČR, f. Diplomatický protokol (AMZV, DP) 1945–1959, kr. 14, Exequatur pro Adolfa Kaniu generálního konzula ČSR ve Štětíně.

6 DEJMEK, Jindřich. *Diplomacie Československa. Díl II: Biografický slovník československých diplomatů (1918–1992)*. Praha: Academia 2013.

Toto téma se stalo předmětem badatelského zájmu a výsledkem je řada polských vědeckých publikací, které se zabývají československou přítomností ve Štětíně po druhé světové válce v kontextu komunikační spolupráce, přístavního tranzitu, československého regionu v přístavu, účasti štětínského loďařského průmyslu na vytváření československé námořní flotily, jakož i činností československého Generálního konzulátu a varšavské pobočky Kulturního a informačního centra.⁷ Mnohem méně je známo o životě československých námořníků a námořních studentů ve Štětíně a o zájmu o ně ze strany Státní bezpečnosti. Tuto badatelskou mezeru se pokusila zaplnit Lenka Krátká.⁸ Na druhé straně historii, činnost a stav československého

7 Ze studií o čsl. přítomnosti ve Štětíně, hospodářské spolupráci a činnosti Generálního konzulátu jsou pozoruhodné následující práce: HUTNIKIEWICZ, Alina. *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*. Szczecin: Polskie Pismo i Książka, 1991; eadem, *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1950*. In: GAZIŃSKI, Radosław; GUT, Agnieszka (eds.). *Historia lux Veritatis. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu z okazji 60. rocznicy urodzin*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2002; TECHMAN, Ryszard. Adolf Kania – pierwszy konsul Czechosłowacji w Polsce w latach 1949–1951. *Słupskie Studia Historyczne* 11/2000; idem, *Czechosłowacka Żegluga na Odrze w latach 1947–1957, cz. 1. Przegląd Zachodniopomorski* 1/2018; idem, *Czechosłowacka Żegluga na Odrze w latach 1947–1957, cz. 2, Przegląd Zachodniopomorski* 1/2019; idem, *Czechosłowacka sieć konsularna w Polsce w latach 1947–1992, Polski Przegląd Dyplomatyczny* 1/2006; idem, *Kalendarium wydarzeń Szczecin–Czechosłowacja w latach 1945–1992*. In: SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna (eds.). *Polsko-czeskie kontakty dyplomatyczne, gospodarcze i kulturalne w XX–XXI wieku*. Szczecin: Volumina, 2017; idem, *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945–1950*. In: KOZŁOWSKI, Kazimierz; WŁODARCZYK, Edward (eds.). *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – Społeczeństwo – Kultura. Materiały z sesji naukowej (19–20 maja 1995)*. Szczecin: Wydawnictwo Archiwum Państwowego w Szczecinie, 1996; idem, *Udział szczecińskiego przemysłu okrętowego w rozbudowie floty handlowej Czechosłowacji po II wojnie światowej*. In: SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna (eds.). *Polsko-czeskie kontakty...*; idem, „Tranzyt czechosłowacki w portach ujścia Odry po II wojnie światowej“, *Studia Maritima* XXVIII (2015); NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. Praha: ASPI, 2005; BASTL, Zdeněk. *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech 2009; SZCZEPAŃSKA, Anna. *Rejon czechosłowacki w Porcie Szczecińskim w latach 1949–1956. Przegląd Zachodniopomorski* 3/2006; eadem, *Port Szczeciński w polsko-czechosłowackich stosunkach gospodarczych w świetle dokumentów Archiwum Ministerstwa Sprawy Zagranicznych w Pradze (1949–1956)*. *Studia Maritima* XIX /2006; eadem, *Warszawa–Praga 1948–1969. Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2011; eadem, *Działalność Ośrodków Kultury i Informacji PRL i CSRS w okresie kryzysu i normalizacji relacji polsko-czechosłowackich w latach osiemdziesiątych XX w.* In: SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna (eds.). *Polsko-czeskie kontakty...*; eadem, „*Szczecin czechosłowackim oknem na morza i oceany*.“ *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1989*. Warszawa-Szczecin: Instytut Pamięci Narodowej, 2021.

8 KRÁTKÁ, Lenka. „Byłem ciekawy, czy morze jest słone.“ *Czechosłowacka Żegluga Morska we wspomnieniach marynarzy czechosłowackich (1959–1989)*. *Wrocławski Rocznik Historii Mówionej* R. II-2013, s. 187–204; eadem, *Československý přístav Praha. Československá*

obchodního loďstva a profily námořníků přibližuje čtenářům své knihy Zdeněk Bastl na webových stránkách Historie námořní plavby⁹ a také Ryszard Techman, který se zabýval přínosem polského loďařského průmyslu pro rozvoj československého námořnictva.¹⁰

Postulátem výzkumu je rekonstrukce osudů československých absolventů námořních škol ve Štětíně a vyhledání materiálů dokumentujících průběh jejich studia a odborné práce, který iniciovala Lenka Krátká na základě českých archivních pramenů a metod orální historie.

Cílem tohoto článku je – po stopách české badatelky – přiblížit československou přítomnost ve Štětíně se zvláštním zaměřením na osudy námořníků a studentů, kteří v tomto přístavním městě začínali nebo končili své námořní a zaoceánské plavby. Případová studie, o kterou se autorka pokusila, si klade za cíl podat obraz života námořníků, zaměstnanců Československé námořní plavby (ČNP), viděný očima československé bezpečnostní služby. Analyzovány jsou ty archivní prameny z Archivu bezpečnostních složek (dokumenty z fondu Objektové svazky (OB)-MV, 4147 – Československá námořní plavba), na které se Lenka Krátká ve své práci neodvolává. Práce polských historiků zabývající se československou přítomností na polském pobřeží Baltského moře nebyly dosud zařazeny do vědeckých prací na toto téma vydaných v České republice. V článku jsou rovněž využity archivní prameny a polskojazyčná literatura o námořním školství ve Štětíně a o československých občanech zde studujících, což může přispět k rozšíření stavu bádání o československé přítomnosti ve Štětíně ve vědeckých kruzích v Česku a bohaté polskojazyčné literatury k tomuto tématu.

Vzhledem k tomu, že Československá námořní plavba byla založena v roce 1959, je nevyhnutelné, že převážná část archivních pramenů v této skupině se vztahuje k činnosti StB z šedesátých až osmdesátých let dvacátého století. Při výzkumu tohoto tématu byly použity také archivní prameny shromážděné v Archivu polytechnické námořní školy ve Štětíně (Studentská kartotéka, AZAK), z nichž naprostá většina pochází z osmdesátých let dvacátého století, ačkoliv českoslovenští studenti začali na štětínských námořních školách studovat již v prvním roce jejich působení. Se vši pravděpodobností můžeme konstatovat, že koncem šedesátých let dvacátého století ve Štětíně žádní českoslovenští studenti nebyli. Právě v letech 1968–1969 se StB

námořní plavba v letech 1948 až 1989. Praha: Karolinum, 2016; eadem, Czechoslovak Seafarers' Memoires of Polish Ports as their „Second Home“ during the State Socialism Period (1949–1989). *History in flux*. 2, s. 31–48.

9 BASTL, Zdeněk. *Historie námořní plavby* [online]. 2023 [cit. 2023-10-10]. Dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/11.php>.

10 Více k tomuto tématu TECHMAN, Ryszard. *Udział szczeecińskiego przemysłu okrętowego w rozbudowie floty handlowej Czechosłowacji po II wojnie światowej*. In: SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna (ed.). *Polsko-czeskie kontakty dyplomatyczne, gospodarcze i kulturalne w XX–XXI wieku*. Szczecin: Volumia, 2017.

nejvíce zajímala o spolupráci s polskou tajnou službou při sledování československé studentské skupiny v Polsku v souvislosti s pražským jarem a reakcí na intervenci vojsk Varšavské smlouvy v Československu. Štětínské vysoké školství nebylo ve sféře zájmu StB.¹¹

Rozsáhlé a dlouhodobé pátrání v českých a polských archivech umožnilo provést důkladnou studii o polsko-československých vztazích po druhé světové válce, a to v rovině jak politické, tak hospodářské a kulturní, jejímž výsledkem jsou již citované vědecké publikace. Bohužel na základě dokumentů dostupných v archivech Ministerstva zahraničních věcí ČR a Národního archivu ČR je obtížné rekonstruovat osudy československých námořníků (řada důležitých souborů nebyla zpracována a není k dispozici). Českoslovenští diplomaté a konzulové ve svých zprávách zasílaných pražskému MZV téměř zcela ignorovali otázky spojené s přítomností československých lodních posádek ve štětínském přístavu a ve svých hlášeních se omezovali na statistiku počtu vydaných námořnických knížek nebo na ojedinělé informace o setkání s námořníky na palubách lodí. Mnohem zajímavější byly prameny získané od Archivu bezpečnostních složek, protože se zabývaly každodenními problémy námořníků.

Ještě zajímavější by bylo rekonstruovat ucelený obraz situace československých námořníků a studentů ve Štětíně z polského pohledu. Z tohoto důvodu autorka provedla rešerši v archivu Ústavu národní paměti (AIPN), která nepřinesla očekávané výsledky, žádné informace k podniknutému výzkumnému tématu nebyly nalezeny.¹² Dokumenty polské bezpečnostní služby neposkytují informace o činnosti československé agenturní sítě ve Štětíně. V analyzovaných archivních pramenech nebyly nalezeny ani žádné materiály potvrzující činnost polské Bezpečnostní služby (SB) vůči československým námořníkům nebo studentům námořních škol. Výsledek nepřinesly ani dotazy směřované na archiv polského Ministerstva zahraničních věcí a na Archiv nových akt.

11 Rozsah spolupráce mezi SB Polské lidové republiky a Československé socialistické republiky lze rekonstruovat díky materiálům shromážděným v archivu Ústavu národní paměti (AIPN): AIPN BU 0269/109, sv. 3, seznam studentů, stážistů, středoškolských lektorů občanů ČSSR studujících nebo učících se v Polsku v roce 1968; ibidem, teze o vývoji politické situace v ČSSR v letech 1967–1968. V sedmdesátých letech prohloubily Polská lidová republika a ČSSR zpravodajskou a kontrarozvědnou spolupráci s ohledem na aktivity svých občanů na území druhé strany považované za nepřátelské, např. pašování nepřátelské literatury. Srov. AIPN BU 0296/195/1, dopis adresovaný řediteli III. odboru Ministerstva vnitra z kanceláře ministra v souvislosti s plánovaným setkáním zástupců Ministerstva vnitra Polské lidové republiky a ČSSR, Varšava 19. 9. 1972; ibidem, informace z jednání ministrů vnitra Wiesława Ociepky a Radko Kasky, Warszawa 12. 10. 1972; ibidem, dopis ředitele kabinetu ministra vnitra řediteli III. odboru o spolupráci s Ministerstvem vnitra ČSSR, Varšava 10. 9. 1973.

12 Byly dotazovány následující fondy AIPN: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w Warszawie [1944] 1954–1990, Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych w Szczecinie [1944] 1983–1990, Stołeczny Urząd Spraw Wewnętrznych w Warszawie [1944] 1983–1990.

V článku jsou použity archivní materiály shromážděné v polských a českých archívech. Pokud jde o prameny vzniklé v Československu, jedná se o fondy Archivu Ministerstva zahraničních věcí ČR, zejména o tyto skupiny: Diplomatický protokol 1945–1959, Dokumentace teritoriálních odborů 1945–1989, Teritoriální odbory – Polsko 1970–1974, 1975–1979, 1989–1989, Konzulární odbor 1945–1959, Národní archiv České republiky – KSČ ÚV 1945–1989, Kancelář generálního tajemníka Gustáva Husáka. Pátrání bylo provedeno také v Archivu bezpečnostních složek, kde se nacházejí v článku citované dokumenty z fondu Objektové svazky (OB)-MV, 4147 – Československá námořní plavba, a fondu Denní informace FMV (SNB), Informace o situaci v Polské lidové republice.

V článku jsou rovněž využity polské archivní prameny shromážděné v Archivu Ministerstva zahraničních věcí ve Varšavě: Politický odbor 1945–1948, Státní archiv ve Štětíně – Přístavní komplex Štětín-Świnoujście, Rada města a městské zastupitelstvo, Archiwum Akt Nowych – fond Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Po stopách československých studentů bylo provedeno archivní vyhledávání ve fondu Akta studentů (AZAK) v Podnikovém archivu polytechnické námořní školy ve Štětíně. V současné době se zde nachází čtyřicet osobních složek československých studentů, kteří absolvovali v letech 1950–1994, a tento seznam rozhodně nedává úplný obraz o tom, kolik českých a slovenských absolventů štětínských námořních škol vlastně bylo. Některé spisy se nedochovaly nebo byly převezeny do Gdyně a v této skupině je i jeden z prvních československých námořníků vzdělaných ve Štětíně Antonín Fojtů.

Československá námořní plavba a její námořníci předmětem zájmu československé bezpečnostní služby

Od roku 1919, kdy Československo získalo svobodné pásmo v Hamburku a Štětíně, začala země prostřednictvím soukromých podnikatelů, jako byl Baťa, provozovat lodě, pro které byla domovským přístavem Praha. Po druhé světové válce převzala lodní dopravu v roce 1951 společnost Metrtrans, která po jednání s řeckým konzulem v Marseille zakoupila loď *Republika I* za 10,2 milionu korun (dříve nazývanou *Eventhia*), vyrobenou ve Velké Británii, která byla původně určena k rozvoji obchodu s Dálným východem a později s Kubou. Provoz československé námořní flotily jistě sloužil hospodářským zájmům země a byl ziskový, ale v centrálně řízené ekonomice byly důležité i politické a stranické zájmy a mezinárodní ohledy, o čemž svědčí druh přepravovaného nákladu, např. výzbroj, nebo silné propojení s Čínskou lidovou republikou poté, co byly v letech 1952–1953 podepsány dohody, které Číně umožnily udržovat obchodní flotilu pod československou vlajkou.¹³ Od roku 1959 se o provoz lodí starala

13 KRÁTKÁ, Lenka. *Československý přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989*. Praha: Univerzita Karlova Nakladatelství Karolinum, 2016, s. 17. Autorka předkládá nové poznatky o fungování čl. loďstva a tvrdí, že jeho obnova po druhé světové válce byla

Československá námořní plavba jako mezinárodní akciová společnost. Československá strana, využívající mimo jiné státního monopolu na zahraniční obchod, vzdělávající své pracovníky v socialistických zemích, zaměstnávající vlastní posádky lodí a nakupující lodě převážně v socialistických zemích, dokázala během patnácti let používání lodí získat dvojnásobek nákladů na jejich pořízení.¹⁴ Kromě společnosti Polish Ocean Lines v Gdyni byla jedním z rejdářů zajišťujících obchodní dopravu pro Československo také společnost Polska Żegluga Morska ve Štětíně. Brzy, v roce 1962, se Štětín a loděnice Warski staly také místem výroby lodí pro Československo. Vlajka na první z lodí byla vztyčena v březnu 1964. Šlo o loď *Republika II*, další bylo její dvojče *Brno*, spuštěné na vodu v roce 1965 a plující převážně na Kubu a do Iráku. V roce 1967 byla spuštěna na vodu loď *Blaník*, která až do roku 1990 sloužila k rozvoji nákladní výměny s Kubou, ale plavila se také s běžným nákladem a železem do Indie. Dekádu šedesátých let uzavřela loď *Sitno*, uvedená do provozu v roce 1969.

V sedmdesátých letech vzrostl význam štětínského loďařského průmyslu, loděnice stavěly nebo opravovaly lodě pro československého rejdáře.¹⁵ V roce 1970 byly

silně politicky motivována snahou komunistů posílit své postavení vůči Moskvě a východnímu bloku. Postupem času se však ukázalo, že čsl. námořní doprava je schopna přinášet finanční výhody. Uvolnění spolupráce s Čínou, založení a provozování ČNP, nákup dalších lodí a dobré hospodaření společnosti vedlo v sedmdesátých letech k rekordním ziskům a přineslo do hospodářství příliv konvertibilní měny. Srov. *ibidem*, s. 54–55, 235–237. V roce 1960 tvořilo společnou čínsko-československou flotilu sedm lodí se smíšenými čínsko-československými posádkami, přičemž lodní dopravu zajišťoval Czechofracht. *Ibidem*, s. 54–55. Krátká odkazuje na materiály nalezené v neevidovaném fondu Ministerstva zahraničního obchodu v Národním archivu v Praze. Po nákupu lodi *Republika*, který byl podle ní zástěrkou pro rozvoj spolupráce s Čínou, koupilo Československo další loď až v roce 1959 a Československá plavební společnost, která byla založena v témže roce, byla z 51 % československou společností a zbylé akcie vlastnil Peking. Spolupráce s Čínou formálně skončila v roce 1967, ale od počátku šedesátých let byla omezena. V období silné čínsko-československé spolupráce v roce 1953 nabídla polská strana Praze účast v Polsko-čínském loďařském sdružení, ale Československo tento nevýhodný návrh odmítlo (lodní sazby byly třikrát vyšší než na světových trzích) v obavě, že bude v podniku slabší stranou, protože – nemajíc dosud odpovídající loďstvo – bude nuceno spolufinancovat loďstvo svých partnerů. Srov. BASTL, Zdeněk. *Padesát let Československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech, 2009, s. 9, 15–16.

- 14 Stručný přehled námořní dopravy v Československu a České republice viz BASTL, Zdeněk, ref. 9. Autor je bývalý ekonomický ředitel Československé námořní plavby. Dále srov. TECHMAN, Ryszard, ref. 10, s. 47.
- 15 AMZV, f. TO-T Polsko 1970–1974, kart. 3, informace velvyslanectví o návštěvě F. Vaculíka a J. Pospíšila ve Štětíně u příležitosti vztyčení vlajky na stožáru lodi *Praga*, *Szczecin* 27 VI 1972 r. Dne 4. 6. 1972 byla vypuštěna sedmá loď pro Československo, *M/S Praga*. Na tento ceremoniál přijela do Štětína delegace z Prahy. Loďnice Adolfa Warského stavěla lodě od roku 1963, kdy byla pro Československou námořní plavbu postavena motorová loď *Republika*. Štětínský tisk informoval o slavnostním spuštění každé lodi postavené v loďnici na vodu. Srov. Warski buduje statki dla Czechosłowacji. *Kurier Szczeciński* 14 czerwca 1972 r. Více viz TECHMAN, Ryszard, ref. 10, s. 55–58.

vedeny do provozu lodě pro přepravu běžného nákladu Radhošť a Kriváň. Ta převážela bauxit z Indie do Polska, plula také do Iráku s běžným nákladem, převážela sójový šrot z Barcelony do Tripolisu a za dobu své životnosti vydělala pětinasobek nákladů na její pořízení. Kromě stavby lodí soustředilo Československo velké množství tranzitu do přístavního komplexu Szczecin-Świnoujście. V roce 1970 se slavila překládka padesáti milionů tun československého zboží v tranzitu přes štetínský přístav, jak v rozhovoru pro tisk připomněl velvyslanec Antonín Gregor. Kromě hospodářských vztahů se rozvíjely i kulturní kontakty prostřednictvím každoročních akcí Dekády československé kultury ve Štetíně.¹⁶

V roce 1972 vyplula z loděnice loď Praha na svou první cestu se zásilkou z Newfoundlandu do USA a sloužila jak flotile ČSSR, tak zahraničnímu rejdaři. V roce 1974 byla ve štetínské loděnici postavena vysoce automatizovaná loď Bratislava. Zpočátku byla pronajata, plavila se mezi Evropou a Jižní Amerikou a její polské vybavení muselo být vyměněno za norskou automatiku, která se při provozu ukázala jako spolehlivější. Na základě zkušeností z Bratislavy byla její sesterská loď Třinec, spuštěná na vodu v roce 1975, okamžitě vybavena zařízením od švédské společnosti Jengner, které snížilo její poruchovost ve srovnání s tím, co do starších lodí montoval polský výrobce. Loď působila několik let v Jižní Americe na základě tříletého kontraktu na přepravu železné rudy a výrobků ocelářského průmyslu. Jednou z posledních lodí postavených v loděnici Adolfa Warského byla loď Dunaj, která byla v provozu v letech 1989–1997 a sloužila k přepravě kontejnerů a volně ložených nákladů. Již ve fázi projektování na ní byly provedeny zásadní konstrukční změny: změnil se počet nákladových prostor, byla rozdělena záďová nástavba a byl instalován integrovaný automatizační systém s počítačovou a satelitní komunikací a čtyři 25tunové palubní jeřáby pro nakládku a vykládku kontejnerů. Sesterskou lodí a poslední lodí, která byla ve Štetíně postavena pro čs. rejdaře, byla Ľaba, uvedená do provozu v roce 1989, která byla součástí československé námořní flotily až do svého prodeje nizozemskému rejdaři v roce 1997.¹⁷

Po likvidaci československé námořní flotily, která se stala obětí nejprve kuponové privatizace a poté řady transformací na dceřiné společnosti, které postupně rozprodávaly lodní majetek ČNP (poslední loď, Jan Želivský, byla prodána v roce 1998), zůstala řada zaměstnanců včetně vysoce kvalifikovaných lodních kapitánů bez práce a ztratila hlavní zdroj obživy.¹⁸ Po roce 1998 vydalo nakladatelství Mare-Czech patnáct vzpomínek členů československé posádky, kteří zastávali různé pozice ve

16 AMZV, f. TO-T Polsko 1970–1974, kart. 10, zpráva o jednání pracovníků velvyslanectví ČSSR ve Varšavě o přípravách Dekády československé kultury a umění, Varšava 9. 2. 1970; *Kurier Szczeciński* 28. 1. 1979, 1. 3. 1970.

17 Srov. BASTL, Zdeněk, ref. 9. Srov. také portál *Námořní deník* [online]. [Cit. 2023-10-10.] Dostupné z: namornidenik.cz. Tam najdete výklad terminologie, artefakty, fotografie a filmy z plaveb od členů posádek lodí.

18 BASTL, Zdeněk, ref. 13, s. 11–12, 149.

služební hierarchie (od strojovny, palubního personálu a lékařů až po kapitány lodí) a s nostalgií vzpomínali na své profesní zážitky, nezapomenutelné plavby a každodenní boje na lodích. Patří mezi ně vzpomínky jednoho z prvních absolventů štětínské PSM Antoniho Fojtů, dále Vlastislava Ringela, člena palubního personálu několika lodí postavených ve štětínské loděnici Adolfa Warského, a kuchaře Pavla Braňka, vzpomínajícího na svůj pobyt ve Štětíně, který se k jeho údivu ukázal být spíše říčním než námořním přístavem.¹⁹

V podpalubí československých lodí se často převážela výzbroj do zemí tzv. třetího světa, jejichž režimy Moskva štědrě podporovala. Československá nebo sovětská výzbroj se tak prostřednictvím ČSSR dostala do Indie, Iráku, Sýrie a Severního Jemenu. V letech 1970–1990 bylo Československo jedním z pěti největších dodavatelů výzbroje do Iráku (čtvrté místo obsadilo Polsko). Ačkoli lodní deníky o tomto tématu mlčí nebo poskytují jen kusé informace, dozvídáme se, že loď Kladno převážela výbušniny z přístavu Štětín na Kubu²⁰. Další tajný náklad byl do této země přepraven již v dřívějších letech, a to v rámci akce 313, která se uskutečnila v září 1966 a zahrnovala převoz 23tunového nákladu peněz režimu Fidela Castra.²¹ Tento náklad se plavil na lodi Piast pod dohledem poručíka M. Petrína z II. správy StB do Leningradu a dále spolu s potravinami na Kubu. Důstojník československé bezpečnostní služby, který na přepravu dohlížel, zjevně nebyl s průběhem operace spokojen, neboť požadoval, aby napříště nebyl adresát zásilky tak zřejmý a místo Národní banky Kuby to bylo ministerstvo vnitra této země. Atmosféra na polské lodi Piast a protisovětské nálady mezi posádkou také Petrína přiměly k návrhu najít vhodnější loď.

Jak českoslovenští, tak polští námořníci nebyli dostatečně dobře placeni, aby zajistili vysoký životní standard svým rodinám a kompenzovali jim měsíce odloučení. Na druhou stranu zahraniční cesty a možnost přístupu k západním měnám poskytovaly příležitost přivydělat si, a to například obchodováním s různým zbožím. Z tohoto důvodu bylo obchodování na černém trhu, které praktikovali námořníci, běžnou praxí. Českoslovenští námořníci se ve štětínské „Baltoně“ zásobovali lihovinami, které spolu s parukami, kremplinou (polyesterovou pleteninou), žiletkami, parfémami a oblečením nakoupeným v Německu pašovali na lodích a se ziskem

19 FOJTŮ, Antoni. *Moře milované, moře proklínané*. I, II. Praha, Mare-Czech, 2006, s. 34–43; RINGEL, Vlastislav. *Vůně a krása okamžiku. Šťastný čtyřlístek Blaník, Sitno, Radhošť, Kriváň*. Praha: Mare-Czech, 2014; PACOVSKÝ, Jaroslav. *Mořští vlci na Blaníku*. Praha: Albatros, 1976 (tato publikace vypráví o životě a práci námořníků během námořních plaveb); BRAŇKA, Pavel. *Kuchařem na lodích Československé plavby – kniha I. Od kuchtíka k šéfkuchařovi*. Praha: Mare-Czech, 2012; více o vzpomínkách československých námořníků a literatuře a propagandistických filmech viz KRÁTKÁ, Lenka, ref. 13, s. 183–229.

20 KRÁTKÁ, ref. 13, s. 122–123. Autorka se dostala ke zdrojům nezpracovaného archivního fondu Československá námořní plavba, lodní deník lodi Kladno, č. 15 z roku 1964, v Národním archivu v Praze.

21 Archiv bezpečnostních složek (ABS), f. Československá námořní plavba OBŽ, sign. 4147, sv. 2, zpráva o průběhu a zabezpečení akce 313, II. správa StB, Praha 13. 12. 1966.

prodávali mimo jiné na Kubě a v Indii. Ne vždy se podařilo zboží propašovat přes hranice a v takových případech byli námořníci zadrženi a zboží zrekvírováno, jako se to stalo v roce 1975 s posádkou lodi Bláník plující ze Štětína na Kubu nebo s lodí Mír II.²²

Rozhovory Lenky Krátké s československými námořníky naznačují zvláštní místo, jež polské přístavy zaujímaly v srdcích dotazovaných, kteří je považovali téměř za své přístavy domovské, z nichž vyplouvali do světa, ale zároveň se vraceli do svého skutečného domova.²³ Společné zkušenosti ze života v komunistických státech a jazyková blízkost usnadnily komunikaci. Výhoda Štětína oproti ostatním přístavům byla v tom, že byl nejbližší Československu. Právě zde fungoval československý Generální konzulát a Kulturní a informační středisko, právě zde se vzdělávali budoucí českoslovenští námořníci a právě v přístavu na nábřeží Ewa, které se považovalo za československé, kotvily československé lodě. Všechny tyto přednosti činily z přístavního města Štětín místo mimořádně důležité pro polsko-československou spolupráci. Na druhé straně byl přístavní charakter města, kde žilo mnoho cizinců zpoza železné opony a kde kvetl černý obchod, důvodem k zájmu československé bezpečnostní služby o město a jeho občany, zaměstnance a námořníky Československé námořní plavby.²⁴

O zaměstnance této společnosti a námořníky se československé bezpečnostní složky zajímaly, protože na ně bylo snadné vyvíjet nátlak hrozbou zákazu vycestování do zahraničí, vydíráním postihy za nelegální obchod nebo mimomanželské vztahy, protože i tato stránka života námořníků byla pro bezpečnostní složky zajímavá.²⁵ Z pramenů analyzovaných ve zdrojích Archivu bezpečnostních složek vyplývá,

22 KRÁTKÁ, ref. 13, s. 127–128.

23 KRÁTKÁ, Lenka. Czechoslovak Seafarers' Memoires of Polish Ports as their „Second Home“ during the State Socialism Period (1949–1989). *History in flux* 2, s. 31–45.

24 K tématu viz KRÁTKA, Lenka, ref. 23, s. 41–44. Více o strukturách a metodách práce StB viz ŽÁČEK, Pavel. „Ostrá zbraň“ Státní bezpečnosti. Spolupracovníci StB ve směrnicích pro agenturně-operativní práci 1947–1989. In: BLAŽEK, Petr (eds.). *Opozice a odpor proti komunistickému režimu Československu 1968–1989*. Praha: Ústav českých dějin FFUK, 2005, s. 194–15; ŽÁČEK, Pavel. *Přísně tajné. Státní bezpečnost za normalizace. Vybrané směrnice a metodické pokyny politické policie z let 1978–1989*. Praha: Votobia, 2001; ŽÁČEK, Pavel; BLAŽEK, Petr. Československo. In: POMIAN, Krzysztof; KAMIŃSKI, Łukasz. *Čekisté. Orgány státní bezpečnosti v evropských zemích sovětského bloku 1944–1989*. Praha: Academia, 2019; URBÁNEK, Miroslav. Správa sledování Ministerstva vnitra v letech 1948–1989. Stručný nástin organizačního vývoje. In: *Sborník AMV 3/2005*. Praha: OASS MV ČR, 2005, s. 173–222.

25 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 1, návrh na založení objektového svazku Československá námořní plavba, npor. Otakar Piilský, Správa StB Praha, 4. odb., 1. odd., Praha 24. 10. 1971. K objektovému svazku byly založeny podsvazky deseti československých lodí. Ibidem, seznam zaměstnanců ČNP, Praha 11. 2. 1971; ibidem, seznam emigrantů z řad zaměstnanců ČNP. Ibidem, seznam vyloučených členu KSČ a představitelů pravice v podniku na ústředí a posádky lodí; ibidem, sv. 15, žádost o prověrku Milana Rusňáka v rámci akce Moře, II. správa Sboru národní bezpečnosti, Praha 10. 2. 1987. Funkcionář StB se pokoušel získat námořníky

že docházelo k přímým schůzkám mezi důstojníky StB a agenty i tajnými spolupracovníky, kteří byli námořníky nebo zaměstnanci zastoupení ČNP ve Štětíně. Místem těchto schůzek byly oblíbené podniky navštěvované zahraničními námořníky pobývajících ve Štětíně jako například Paloma, Balaton, Kaskada nebo Slavia.²⁶ Příkladem je zájem StB i o vrcholové vedení podniku ČNP. V roce 1970 došlo ke změně na postu ředitele, Hernika nahradil Eduard Pařízek, jehož příchod do Štětína se zdržel, protože byl členem KSČ teprve od roku 1968 a StB ho prověřovala poté, co souhlasil se spoluprací jako důvěrník.²⁷ Za necelé tři roky byl tentýž spolupracovník obviněn ze špionáže a proněmeckých sympatií, když štětínští milicionáři informovali StB, že byl přistižen při fotografování vojenských objektů. Jeho manželka byla navíc německého původu a skutečnost, že manželé spolu hovořili německy, negativní hodnocení spolupracovníka ještě prohloubila.²⁸

O výjimečnosti Štětína z operativního hlediska psal poručík Miroslav Říha ve své zprávě o služební cestě do štětínského přístavu, kde se zdržovalo mnoho námořníků a turistů ze západoevropských zemí, což vytvářelo dobré podmínky pro agenturní činnost.²⁹ V oblíbených restauracích se domlouvaly schůzky s námořníky, kteří byli autem odváženi za město, kde se vedly rozhovory, aniž by to vzbudilo podezření. Na druhé straně se podobné schůzky s funkcionáři ČNP nebo kapitány uskutečňovaly na lodích, méně často se informace získávaly na skrytých kontaktních místech. Říhova cesta měla agenturní a zpravodajskou činnost zintenzivnit a učinit ji systematictější. Odtud pramenil jeho návrh umístit na každou československou loď nejméně dva tajné spolupracovníky a navázat spolupráci s polskou bezpečnostní službou s cílem získávat od ní informace o československých námořnících, popř. využít i operativních kontaktů, jejichž schůzky se konaly v blízkosti Přístavní brány ve Štětíně. Velký význam byl přikládán také informacím polské SB o potenciálních emigrantech

nespokojené s nedostatečným kariérním postupem na lodi, například palubního pomocníka na Blaníku Jiřího Králíka, ze kterého chtěl agent ČEBO udělat důvěrníka. Ibidem, sv. 2, služební záznam z konspirativního setkání s ing. Jiřím Králíkem, palubním asistentem na M/S Blaník, 26. 3. 1972. Tímto tématem se zabývala také KRÁTKÁ, Lenka, ref. 23, s. 41–44.

26 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 2, zpráva o služební cestě do přístavu Štětín v PLR, 21. 8. 1967 – 1. 9. 1967, npor. Říha, II. správa KS StB, 11. odb., 3. odd.

27 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 2, seznámení s delegátem ČNP Eduardem Pařízkem, zástupcem ČNP ve Štětíně, 5. 9. 1970.

28 Ibidem, záznam agenta ČEBO ze schůzky s přáteli dne 13. 7. 1973.

29 Ibidem, cestovní zpráva ze služební cesty do PLR 15.–29. 1. 1967, kpt. Ručka, II. správa HS StB; sprawozdanie z wyjazdu... 6. 9. 1967. Ze zpráv o průběhu služební cesty vyplývá, že byla plánována schůzka s několika agenty s krycími jmény HOLAN, PIRÁT, NÁMOŘNÍK, ŽELVA, TOM, HELAS a KONSTANTIN, přičemž kapitán Ručka se setkal s rezidenty HOLANEM, NOVÁKEM, PETREM a důvěrníkem SÝKOROU a s kapitány několika lodí: Pionýr, Kladno, Jiskra. S posledně jmenovanými, pokud byli členy KSČ (kapitán Frey z lodi Kladno byl bezpartijní a skutečná povaha Říhovy mise mu nebyla sdělena), probíhaly rozhovory v atmosféře důvěry a týkaly se morálky posádky a případných setkání čl. námořníků s cizinci a emigranty.

z řad posádek československých lodí. Na druhou stranu bylo kapitánům lodí a pracovníkům ČNP nařízeno dodržovat postupy související se zajištěním pasů a námořnických knížek, aby se k dokladům nedostali v okamžiku, kdy plánovali opustit loď, jak to učinili MUDr. František Douša z lodi Košice a 1. strojník lodi Jiskra při zastávce v Kielském průplavu v srpnu 1967.³⁰ Kromě americké a západoněmecké kontrarozvědky byli za napomáhání útěkům lidí zaměstnaných na československých lodích obviněni i zaměstnanci západních firem dodávajících zboží námořníkům, zejména obchodní zástupci firmy Christensem, jejíž zaměstnanci nastupovali na lodě během plavby Kielským průplavem.³¹ Československá Státní bezpečnost vypracovala seznam osob, které opustily loď v letech 1965–1968, na němž bylo uvedeno pět jmen, zatímco po srpnu 1968 bylo na seznamu emigrantů již devatenáct osob.

Samotní námořníci často ztráceli své doklady při návštěvách zábavních podniků, zejména námořnické průkazy, opravňující ke vstupu do přístavu nebo k nákupům v bezcelní zóně. Proto se tyto doklady staly předmětem zájmu zlodějů, kteří s nimi obchodovali ve štětinském bazaru Turzyn. Na palubách československých lodí se objevovali také „černí pasažéři“, kteří měli v úmyslu emigrovat. V roce 1963 se na palubě Pionýra skrývali Jerzy Makała, zaměstnaný u štětinského přístavního úřadu jako tzv. lodní hostinský, a Willi Wojnarowski, řidič československé lodní společnosti Spedrapid se sídlem ve Štětíně, kteří uprchli do západního Německa. Oba znali posádku lodi a při útěku jim pomohli dva námořníci-mechanici na palubě Pionýra, Juraj Hrusik a Vladimír Králík.³² V dubnu 1971 uprchl do Kielu polský občan, který se nelegálně nalodil na loď Blaník. Dne 10. července 1972 bylo v nákladovém prostoru lodi Kladno nalezeno tělo muže tmavé pleti, který spadl z velké výšky, když se pokusil ukrýt na lodi a nelegálně překročit hranice. Občas se stávalo, že polská pohraniční stráž zabránila pokusům ukrýt se na československých lodích lidem, kteří se chtěli dostat na Západ. Příkladem je nalezení jedné ženy a lékaře přivolaného k nemocnému námořníkovi. Podle polské bezpečnostní služby a Pohraniční stráže

30 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 2, zpráva o služební cestě do přístavu Štětín v PLR ve dnech 21. 8. 1967 – 1. 9. 1967, Praha 6. 9. 1967. Ze svazkových spolupracovníků měli být kontaktováni HOLAN, PIRÁT, NÁMOŘNÍK a z bývalých ŽELVA, TOM, ŽIŽKA, HELAS, KONSTANTIN.

31 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 1, zpráva o služební cestě do PLR ve dnech 16.–20. 6. 1969, II. správa, odb. B, odd. 1, Praha 25. 6. 1969. Cílem setkání bylo navázání spolupráce mezi bezpečnostními orgány socialistických zemí a pomoc při plnění operativních úkolů v oblasti námořní plavby. Mělo jít o vzájemnou výměnu informací o námořnicích, ale také o výměnu agentů. Polskie Linie Oceaniczne měly tedy vysílat polské agenty na čl. lodě a ČNP zase agenty na lodě pod polskou vlajkou. Ibidem, dopis vedoucího 2. odd. HS StB, plk. Václava Šorela FMV o setkání Veselého a Říhy se zástupci Státní bezpečnosti ve Štětíně ve dnech 16.–20. 6. 1969, Praha 9. 7. 1969.

32 AIPN Sz 0011/1321, plán operativních závazků k dotazníku krypt. „Uciekinier“ nr rej. 13621, KW MO, Szczecin 20. 1. 1975; ibidem, úřední poznámka dot. Jerzego Makały i Willi Wojnarowskiego, Szczecin 21. 1. 1974.

nefungovaly palubní postupy na československých lodích správně, chyběl řádný dohled. Bezpečnostní postupy se snažili dodržovat pouze občané západních zemí.³³ Ty nebyly dodržovány ani při práci na lodích a sami pracovníci předpisy nerespektovali, což vedlo k četným pracovním úrazům. Pracovníci generálního konzulátu ve Štětíně i StB také vyšetřovali sérii poruch na československých lodích Vítkovice, Blaník a Republika, které si vynutily jejich zastavení a opravu ve štětínské loděnici Gryfia a vyvolaly podezření FMV, že poruchy jsou výsledkem úmyslné sabotáže.³⁴

Generální konzulát ve Štětíně byl přirozeným místem pro řešení různých problémů, které vznikly mezi posádkami lodí.

Vzhledem k malému počtu Čechů a Slováků žijících v konzulárním obvodu se konzulát od počátku své činnosti nezaměřoval na plnění ochranné funkce. Podle seznamu cizinců žijících ve Štětíně z 27. září 1945 jich bylo pouze čtrnáct, devět mužů a pět žen.³⁵ Malá skupina československých občanů (devět osob) žila v oblastech Gorzów Wielkopolski, Drezdenko, Wałecz, Łębork, Dolic, Chojny.³⁶ Zaměstnanci konzulátu se starali o rostoucí skupinu montérů, zaměstnanců firem jako Spedrapid a Metrans, ale i o turisty a děti odpočívající na prázdninových táborech u Baltského moře.³⁷

Konzulární pracovníci často zasahovali v případech ztracených dokladů a chybějících vložek do pasů, které námořníkům umožňovaly návrat domů přes Polsko nebo NDR. Vyřizovali také formality týkající se pobytu manželek a dětí námořníků, kteří často odplouvali na lodích do západoevropských zemí bez příslušných dokladů.³⁸ V mnoha dalších situacích se konzulární pracovníci cítili být ignorováni kapi-

33 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 1, informace o námořní dopravě ve Štětíně, které zpracoval Generální konzulát ČSSR ve Štětíně pro FMV, Štětín 6. 11. 1972.

34 Ibidem, informace o námořní dopravě ve Štětíně, které zpracoval Generální konzulát ČSSR ve Štětíně pro FMV, Štětín 6. 11. 1972; informace o neplánované služební cestě do PLR 9. 3. 1977, XI. správa FMV, náčelník XI. správy StB Bohumír Molnár. Účelem této návštěvy bylo vyslechnout pět tajných spolupracovníků pracujících na lodích a seznámit R-Varšavu s pracovníky československého konzulátu ve Štětíně a s pracovníky bezpečnostní služby zajišťujícími přístav. Ibidem, zpráva Jana Hrabáka, vedoucího 4. odd. IX. odb. FMV o služební cestě do Polska, Praha 24. 6. 1977.

35 APS, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa w Szczecinie 1945–1950 (ZMiMRN w Szczecinie), sign. 149.

36 AMZV, Konzulární odbor (AMZV KO) 1945–1959, kart. 187, zpráva Generálního konzulátu ČSR ve Štětíně ze dne 10. a 21. 6. 1951.

37 APS, ZMiMRN w Szczecinie, sign. 149, seznam cizinců bydlících ve Štětíně z 27. 9. 1945; AMZV, KO 1945–1959, kart. 187, zpráva Generálního konzulátu ve Štětíně z 10. a 21. 6. 1951; ZÚ Polsko 1945–1955, kart. 90, dopis Generálního konzulátu ve Štětíně Ministerstvu zahraničních věcí a Ministerstvu zahraničního obchodu v Praze z 17. 4. 1954 o ubytování pro vedoucí pracovníky společnosti Spedrapid; AMZV, Teritoriální odbor – obyčejné (TO-O) Polsko 1945–1959, kart. 2, zpráva velvyslanectví ČSR ve Varšavě pro MZV z 3. 7. 1953.

38 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 1, informace o námořní dopravě ve Štětíně, které zpracoval Generální konzulát ČSSR ve Štětíně pro FMV, Štětín 6. 11. 1972.

tány lodí, kteří navzdory povinnosti dostavit se na konzulát s lodním deníkem tak neučinili nebo návštěvu považovali za nutné zlo, a proto na žádost konzula polské pohraniční stráže nepropouštěli na volné moře československé lodě, které neměly konzulátem potvrzený lodní deník. Podle konzula Jaroslava Janouška, autora předmětné informační nóty, měl kapitán s konzulem projednat všechny události, které se během plavby odehrály, přičemž konzul potvrdil svou pečeti seznam osob, které se aktuálně nacházejí na palubě lodí, a těch, které ji opustily. Přes různá omezení navržená Janouškem, jako bylo zřízení stálých stráží u vjezdů lodí a nucení kapitánů, aby se obraceli na konzuly, se nepodařilo zabránit krádežím kubánského cukru a rumu, které byly přepravovány na lodích ČNP a objednávány československými firmami, jež v důsledku toho utrpěly ztráty. Stejně tak se nepodařilo přimět námořníky, aby neobchodovali s cigaretami, alkoholem, elektronickými zařízeními, měnou, nebo dokonce plastovými sáčky.

Úkolem československé zahraniční služby v roce 1968 bylo čelit negativnímu hodnocení vývoje pražského jara, které zastávalo vedení Polské sjednocené dělnické strany, a navíc bylo nutné podniknout kroky ke změně postoje veřejného mínění v Polsku, jež bylo vystaveno propagandistickým aktivitám úřadů a jim podřízených médií.³⁹ Konzul Alois Tvardík byl zdrženlivý v osobních kontaktech se stranickými funkcionáři a redaktory periodik *Kurier Szczeciński* a *Głos Szczeciński*, kteří podle něj zadržovali publikace o Československu. Dne 23. srpna se delegace československých pracovníků zaměstnaných ve Štětíně v doprovodu samotného generálního konzula Tvardíka vydala do sídla Polské sjednocené dělnické strany (PZPR) ve Štětíně, aby zde podala protestní dopis proti nezákonnému zásahu. V konfrontaci s postojem místních úřadů bylo chování obyčejných obyvatel města zcela odlišné: posílali podpůrné dopisy a navštěvovali konzulát, čímž dávali najevo svou podporu Čechům a Slovákům a odsuzovali zásah proti pražskému jaru.⁴⁰

Po potlačení pražského jara byl zájem o pracovníky ČNP z hlediska jejich postoje k intervenci vojsk Varšavské smlouvy a způsobu jejich prověřování či vylučování z KSČ. Byly sestavovány seznamy pracovníků, kteří zůstali v zahraničí. Mezi patnácti jmény zaměstnanců, kteří byli obviněni z pravicových názorů, byli také Zdeněk Bastl a Miroslav Šafařík, kteří byli zbaveni členství ve straně.⁴¹ Prověrková komise zbavila členství v KSČ kapitána Antonína Kantnera, jednoho z prvních vzdělaných československých námořníků po válce. V archivu ABS se nachází dojemný dopis Kantnera, který byl zbaven možnosti vést posádku lodi (plul jako první důstojník), prezidentu Gustávu Husákovi, v němž žádá o návrat do strany. Teprve v závěru dopisu bývalý

39 AMZV, TO-T Polsko 1965–1969, kart. 9, plán práce Generálního konzulátu ČSSR ve Štětíně na druhé pololetí roku 1968, Štětín 18. 7. 1968.

40 AMZV, TO-T Polsko 1965–1969, kart. 1, informace KG CSRS ve Štětíně o postoji polských úřadů a obyvatel Štětínského vojvodství k situaci v CSRS ve dnech 21.–28. 8. 1968, Štětín 29. 8. 1968.

41 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 2, charakteristika zaměstnanců ČNP, mj. Zdeňka Bastla.

kapitán uvádí, že obětí čistek se stal i jeho syn, který nebyl kvůli otcově negativní lustraci přijat na univerzitu.⁴²

Události z prosince 1970 na polském pobřeží zajímaly československé orgány nejen kvůli jejich možnému dopadu na veřejné mínění v ČSSR, ale také kvůli ekonomickým zájmům spojeným s tranzitem přes baltské přístavy. Na základě analýzy shromážděného badatelského materiálu lze konstatovat, že primárním zdrojem informací o situaci ve Štětíně v prosinci 1970 byly zprávy a informace zaslané generálním konzulem Aloisem Tvardíkem, z nichž pak vycházely informační memoranda velvyslanectví ČSSR ve Varšavě a FMZV, která byla následně předána KSČ.⁴³ Československý konzul byl v neustálém kontaktu s konzulem SSSR a dalším zdrojem informací mohli být českoslovenští agenti působící v Polsku a informace získané od KGB, jak potvrzuje zápis o událostech v Gdaňsku předaný k informaci Gustávu Husákovi, jejíž zdroj a autor jsou bohužel neznámé.⁴⁴

V sedmdesátých letech působil ve Štětíně agent ČEBO, R-Štetin, který se scházel s námořníky a prováděl akce Štětín a Kanál, zaměřené na objektivizaci. V říjnu 1971 pracoval se svým tajným spolupracovníkem ALEXANDREM na ilegálním transportu osob na lodi Blaník se souhlasem kapitána lodi. Na akci se měl podílet i zaměstnanec Spedrapidu, který byl důvěrníkem StB.⁴⁵

Ve druhé polovině sedmdesátých let StB ve spolupráci s jednadvaceti agenty a spolupracovníky prováděla operace (např. Mír a Blaník), jejichž cílem bylo dopadnout a potrestat námořníky zapojené do nelegálního obchodu.⁴⁶ StB a polští celníci

42 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 4, dopis Antonína Kantnera prezidentovi ČSSR, Kuvajt 3. 3. 1976.

43 NA, KSČ ÚV 1945–1989, Kancelář generálního tajemníka Gustáva Husáka, kart. 420, informacja KG CSRS w Szczecinie na temat reakcji pracowników szczecińskich zakładów pracy na zmiany cen, przesłana przez FMZV do I sekretarza ÚV KSČ G. Husáka, Szczecin 21. 12. 1970. O dva dny později byla informace předána G. Husákovi. Srov. SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna. „Szczecin czechosłowackim oknem na morza i oceany.“ *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1989*. Warszawa-Szczecin: Instytut Pamięci Narodowej, 2021, s. 141–144.

44 NA, KSČ ÚV 1945–1989, Kancelář generálního tajemníka Gustáva Husáka, kart. 428, Notatka dotycząca wydarzeń w Gdańsku w grudniu 1970; ibidem, Nadzwyczajne sprawozdanie Radia Czechosłowackiego dla G. Husáka na temat reakcji zachodnich mediów na wydarzenia w Polsce w dniach 16.–18. 12. 1970.

45 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 3, zpráva z plnění operativních úkolů v PLR – Štětíně, Správa StB Praha, 4. odb., 1. odd., Praha 26. 10. 1971.

46 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 4, záznam z jednání s pracovníkem rezidentury Varšava s. mjr. Flégrem, XI. správa FMV, 4. odb., 1. odd., prac. mjr. Flégr, mjr. Bořivoj Prokeš, Praha 2. 3. 1976. Předmětem jednání byla součinnost při realizaci akcí Blaník a Mír a rozbor operativní situace na úseku ČNP. Mjr. Flégr byl seznámen se stavem operativní situace v ČNP s cílem využít těchto poznatků k úkolování v ČSSR a vytěžování agenturní a důvěrnické sítě: agenti PIRÁT, MIROSLAV, GIN, SKALICKÝ, VENDA, ALEXANDER a MÍLA, důvěrníci MARIE, HANKA, OLEG, VOJTA, KONSTANTIN, JÓZEK, NOVAK I, NOVAK II, DUB, TIBOR, RUDOLF a JOSEF. K setkání s důvěrníkem VOJTOU (Vojtěchem Moravčíkem), o které rezident

prohledávali lodě a zadržovali námořníky, kteří při pobytu v Indii obchodovali s whisky koupenou v Baltoně nebo s nylonovými taškami zakoupenými v Adenu, při průjezdu lodí Kielským průplavem nakupovali kremplinu, paruky, svetry a žiletky a prodávali je na Kubě za pomoci tamějších polských obyvatel.⁴⁷ Po návratu do přístavu Štětín byli námořníci zatčeni a stanuli před soudem ČSSR, který je uznal vinnými.

Na počátku osmdesátých let došlo ke zhoršení polsko-československých vztahů. Důvodem byl vznik Solidarity jako reakce na hospodářskou a politickou krizi v Polsku.⁴⁸ Vedení KSČ si pamatovalo zkušenosti z pražského jara a postupu PZPR vůči opozici nedůvěřovalo. Přesné a včasné informace z Polska proudily k vedení ČSSR díky konzulům a diplomatům akreditovaným v PLR a MV a také od soudruhů z tvrdého křídla PZPR. Rostoucí krizi v Polsku pozorně sledovali českoslovenští diplomaté a konzulové. Analýza dokumentů z Archivu bezpečnostních složek (fondů II. správa SNB, Hlavní správa kontrarozvědky, Denní situační zprávy FMV, Informace k PLR, dále ČNP, OBŽ, sign. 4147) poukazují na nízkou aktivitu bezpečnostní služby ve Štětíně.⁴⁹ Větší zájem byl o sledování stávkové situace a činnosti Solidarity v Gdaňsku a Gdyni⁵⁰ a o zpravodajství o ní. V prvních měsících po vzniku stávkové

ŠTĚTÍN neúspěšně usiloval od roku 1971, nikdy nedošlo. Teprve v roce 1985 však bylo rozhodnuto o uložení spisu do archivu. D-Vojta č. 4155, ABS, OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 12, návrh na uložení do spisu D-Vojta, XII. správa SNB, 4. odb. 1. odd., Praha 29. 10. 1985.

- 47 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 4, zpráva o služební cestě do přístavu Štětín, XI. správa FMV 4. odb., 1. odd., Praha 23. 2. 1976. K podobným obchodům s alkoholem, valutami a cigaretami docházelo na mnoha dalších lodích, mimo jiné i na lodi Radhošť. Ibidem, zpráva z jednání na konzulátu ČSR ve Štětíně s celními úředníky, Štětín, 12. 2. 1976.
- 48 Více informací o tomto tématu viz BLAŽEK, Petr. Československo a polská krize 1980–1981. *Securitas imperii* 1/2012; SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna. Regaining Trust: The Work of Communist Poland's Foreign Service in Czechoslovakia in the 1980s. *Slovanský přehled* 106/2020, č. 1, s. 89–112. Pozoruhodná je také pramenná publikace o operaci Sever, obsahující dokumenty československé bezpečnostní služby o československé reakci na události v Polsku: BLAŽEK, Petr (ed.). *Akce „Sever“. Státní bezpečnost a krize Polské lidové republiky 1980–1984*. Díl 1, 2. Praha: ÚSTR, 2017.
- 49 Jedním z několika dokumentů věnovaných situaci ve Štětíně je informace o letákové akci opozice v roce 1982. Srov. ABS, f. Denní informace FMV (SNB), informace o situaci v Polské lidové republice, 4/5, svazek III, příloha k týdenní informaci č. 32 o situaci v Polské lidové republice č. SM-002/0I-1982.
- 50 ABS, f. OBŽ-MV, sign. 4147, sv. 11, situace v PLR viděná z prostředí studentů VŠ námořní v Gdyni, Praha 6. 9. 1984. Z informací důvěrníka ZDENĚKA (student VŠ námořní v Gdyni 1980–1984) vyplynulo, že kvůli strachu z nebezpečné situace v Polsku se někteří studenti nevrátili z letních prázdnin a rezignovali na další studium. Studenti, kteří zůstali v Gdyni, si vozili potraviny z ČSSR, protože potraviny byly stále prodávány na lístky. ZDENĚK charakterizoval situaci zahraničních studentů jako obtížnou, a to kvůli antipatii Poláků vůči cizincům a kvůli množství zatýkáni demonstrantů. Ibidem, vztahy občanu PLR s Sovětskému svazu a k Solidaritě, Praha 6. 9. 1984. ZDENĚK potvrdil známý negativní postoj Poláků k SSSR a k umístění jejich vojsk v zemi. Kritizoval bezohlednost Poláků, kteří nejprve Solidaritě věřili

vlny v roce 1980 se konzulární zprávy ze Štětína většinou týkaly spíše situace v konzulárním okrese jako celku než ve Štětíně a pozornost byla pochopitelně věnována dopadu stávek na dodávky surovin v tranzitu do Československa.⁵¹ Koncem roku 1980 se situace pomalu vracela k normálu a lodě převážející železnou rudu, například Třinec, Praha a Bratislava, byly včas odbavovány. Zároveň polská strana zvýšila přístavní poplatky, které však stále zůstávaly příznivější než v západoevropských přístavech.⁵²

Kromě výše uvedených hospodářských a politických úkolů plnil konzulát ve Štětíně také kulturní a vzdělávací funkce. Stejně jako v mnoha velkých polských městech se i ve Štětíně pravidelně konaly kulturní akce představující úspěchy československých umělců. Tyto akce pořádal konzulát a Kulturní a informační středisko ve spolupráci s kulturními institucemi: muzei, filharmonii a galeriemi. Doprovázel je značný zájem místního tisku, rozhlasu a televize. Příležitost k přímému kontaktu s československou kulturou a k nákupu zboží ceněného pro jeho kvalitu vytvořilo Kulturní a informační středisko ČSSR, které otevřelo svou pobočku ve Štětíně v nelehkém období vzájemných vztahů plném odstupu a nedůvěry.⁵³

Ve druhé polovině osmdesátých let se českoslovenští konzulové stále častěji setkávali se zástupci podniků a institucí zabývajících se zahraničním obchodem, jejichž prostřednictvím byla přijímána opatření k řešení problému nedostatečných skladovacích prostor v přístavech, nedostatku místa v dokování a zastavování československých lodí na rejdě.⁵⁴ Zprávy z konzulátu ve Štětíně vycházely především z informací, které diplomaté a konzulové získávali od krajských aktivistů PZPR, od funkcionářů polské bezpečnostní služby nebo prostřednictvím konzulů

a následovali ji jako ovce, a pak ji opustili, když se přesvědčili, že vedení Solidarity jedná pouze ve vlastním zájmu.

51 AMZV, f. Dokumentace TO 1945–1989, kart. 50, soubor informací o aktuální situaci v Polské lidové republice, červenec–srpen 1989; ibidem, kart. 7, informace Generálního konzulátu ve Štětíně o cestě konzula do gdaňského regionu, Štětín 7. 8. 1980; AMZV, TO-T Polsko 1980–1989, kart. 16, zpráva Generálního konzulátu ve Štětíně o politické situaci v severozápadních vojvodstvích Polska, Štětín 29. 12. 1980.

52 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 8, nepříznivý vývoj čl. lodí v přístavech PLR – informace, XI. správa SNB, 4. odb., 1 odd., Praha 11. 12. 1980. Podrobné informace byly získány na schůzce se spolupracovníkem z ČNP.

53 AMZV, f. TO-T Polsko 1980–1989, kart. 9, informace FMZV o zřízení KIS ve Štětíně; AMSZ DPWKN (Odbor tisku, kulturní a vědecké spolupráce) 14/84, w. 4, dopis Ministerstva zahraničních věcí informující o předání prostor orgány Štětína pro sídlo KIS ČSSR; SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna. Działałność Ośrodków Kultury i Informacji PRL i CSRS w okresie kryzysu i normalizacji relacji polsko-czechosłowackich w latach osiemdziesiątych XX w. In: SZCZEPAŃSKA-DUDZIAK, Anna (eds.). *Polsko-czeskie kontakty dyplomatyczne, gospodarcze i kulturalne w XX–XXI wieku*. Szczecin: Volumia, 2017, s. 67–86.

54 AMZV, f. Dokumentace TO 1945–1989, kart. 57, hodnocení činnosti Generálního konzulátu ve Štětíně za druhé pololetí 1987, Štětín 28. 12. 1987.

socialistických zemí, zejména konzula sovětského. Většina analyzovaných československých pramenů k situaci ve Štětíně a konzulárním okrese se zaměřila na dvě otázky: na vnitrostranickou situaci v souvislosti s personálními změnami v PZPR a IX. sjezdem PZPR a na prohlubující se fenomén odevzdávání stranických průkazů a činnost opozice viděnou očima bezpečnostních složek. Při výkonu konzulárních funkcí byla patrná změna dosavadního zaměření činnosti konzulů, kteří méně informovali o hospodářské situaci v regionu a omezili podávání zpráv o dopravní a komunikační spolupráci.

Bez ohledu na uklidnění politické situace v Polsku prostřednictvím násilných řešení, která přijal tým Wojciecha Jaruzelského, a na již blížící se perestrojku vnímala československá bezpečnostní služba nebezpečí přicházející ze Západu pro stabilitu východního bloku. Proto byl v SNB přijat plán úkolů zaměřený na kontrarozvědnou ochranu tak strategického podniku, jakým ČNP byl.⁵⁵ Cílem navržených opatření bylo zabránit pronikání tajných služeb nepřátelských zemí do podniku a k dosažení tohoto cíle měl plán využít standardních nástrojů, jako je odhalování styků námořníků se zahraničními službami, zamezení nelegálního pašování propagandistických materiálů ze Západu, zastavení nelegální emigrace a obchodu na černém trhu a rozšiřování sítě tajných spolupracovníků, agentů a rezidentů v ČNP a mezi námořníky. Těžko říci, do jaké míry byly tyto plány úspěšné. Pokud jde o zintenzivnění práce a zvýšení počtu tajných spolupracovníků, nebylo dosaženo velkého úspěchu. V prosinci 1988 bylo na seznamu tajných spolupracovníků StB v ČNP dvanáct osob, většinu z nich se však již dva roky nepodařilo kontaktovat kvůli ukončení spolupráce nebo nereagování agentů na výzvy ke schůzce, takže efektivita činnosti nebyla vysoká a zájem o zahájení spolupráce s StB klesal.⁵⁶

Velitelství SNB v Praze běžně prověřovalo pracovníky ČNP a námořníky, kteří se stýkali se západními občany.⁵⁷ Takový postup byl rozšířen i na kapitána Milana Rusňáka, jehož styky s cizinci vzbuzovaly nedůvěru StB.⁵⁸ Ještě v sedmdesátých letech psal kapitán dopisy řediteli ČNP Františku Majerovi, v nichž ho informoval o soukromých návštěvách hostů z Velké Británie ve svém domě a o tématech společných rozhovorů a ujišťoval ho, že nemají protistátní charakter.⁵⁹

55 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 13, plán hlavních úkolů kontrarozvědné ochrany ČNP na rok 1986, Praha 6. 2. 1986. Plán obsahoval také návrh na zajištění speciálního transportu na Kubu ve spolupráci s východoněmeckou bezpečnostní službou v rámci operace Transport 313.

56 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 17, stanovisko k obsluze TS v Československé námořní plavbě. Náčelník 7. odb. II. S-SNB, pplk. Václav Holický, Praha 13. 12. 1988.

57 ABS, f. ČNP OBŽ, sign. 4147, sv. 17, pracovníci čs. námořní plavby ve Štětíně – žádost o prověrku, Praha 29. 7. 1988.

58 ABS, OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 15, akce Moře, reg. č. 32507, žádost o prověrku osoby Milana Rusňáka, náčelník 6. odb. II. S-SNB, mjr. Vladimír Nergl.

59 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 19, hlášení o soukromém styku s cizincem, Milan Rusňák, Praha 27. 9. 1976.

Československá námořní plavba měla v roce 1989 k dispozici šestnáct lodí a několik dalších jich bylo ve výstavbě. Na druhé straně byl velmi citelně pocíťován nedostatek námořníků, kteří byli placeni mnohem méně než v západoevropských zemích. Bylo zřejmé, že s liberalizací osobní dopravy do zahraničí mnoho námořníků odejde a přijme práci u jiných rejdařů. Protože vedení společnosti nebylo přístupné zaměstnávání filipínských a latinskoamerických námořníků, zbývalo jediné řešení: pronajímat lodě bez posádky zahraničním rejdařům. Nedostatek pracovních sil nebyl jediným problémem společnosti, ta se potýkala také se změnou ve vedení a přijetím kandidatury zaměstnanci podporovaného Vladimíra Podleny na post ředitele po odcházejícím Ing. Antonínu Sokolíkovi.⁶⁰

Českoslovenští absolventi námořních škol ve Štětíně

Jedním z málo známých aspektů československé přítomnosti ve Štětíně, kterému se badatelé věnovali, je výcvik námořníků ve štětínských námořních školách. Jak však vzpomíná Lenka Krátká, která vedla rozhovory s bývalými československými námořníky, v rozhovorech s nimi se dříve či později objeví zmínka o námořnictví v Polsku, a to nejen proto, že Gdyně, Gdaňsk a Štětín sloužily jako „domovské“ přístavy pro československé lodě, ale také proto, že mnoho námořníků, zejména důstojníků a kapitánů, bylo absolventy Státní námořní školy a Vysoké školy námořní ve Štětíně.⁶¹

Integrace Štětína do Polska probíhala také na úrovni kultury a vzdělání vytvořeného v západním Pomořansku, včetně námořního školství zajišťujícího přípravu námořníků pro polskou námořní dopravu. Politická vůle, deklarovaná již koncem roku 1945, se naplnila již v roce 1946, kdy byl kapitán Konstanty Maciejewicz pověřen sestavením týmu, který měl vytvořit infrastrukturu nezbytnou pro otevření školy, jejíž první sídlo mělo být v budově na ulici Piastów 19. V obtížné poválečné realitě bylo ještě větší výzvou zajistit pro studenty kvalifikovanou skupinu pedagogů a administrativních pracovníků Státní námořní školy.

První akademický rok na PSM ve Štětíně byl zahájen 5. listopadu 1947 a již mezi prvními studenty byli Čechoslováci. Zemské úřady tuto formu polsko-československé spolupráce samozřejmě podpořily a štětínský hejtman Leonard Borkowicz

60 ABS, f. OBŽ MV – ČNP, č. 4147, sv. 18, záznam o současné operativní situaci v m. a. s. ČNP, Praha 10. 8. 1989.

61 Podrobněji o tomto tématu píše Lenka Krátká v článku, který vznikl metodou orální historie na základě rozhovorů se sedmnácti čl. námořníky. Stejně jako ve své monografii vydané o několik let později autorka v první části článku pojednává o historické a metodologické problematice a poté uvádí úryvky z rozhovorů a vzpomínky námořníků, často osobní, rodinné nitky na jejich životů. Viz KRÁTKÁ, Lenka. „Byłem ciekawy, czy morze jest słone.“ Czechosłowacka Żegluga Morska we wspomnieniach marynarzy czechosłowackich (1959–1989). *Wrocławski Rocznik Historii Mówionej* R. II-2013, s. 187–204; eadem, ref. 13, s. 183–229.

během své návštěvy Prahy přislíbil udělit pět tříletých stipendií československým studentům na Státní námořní škole ve Štětíně.⁶²

Českoslovenští námořníci a lodní kapitáni se vzdělávali na mnoha vysokých školách v zemích východního bloku včetně Gdyně a Štětína.⁶³ Jedním z prvních československých námořních kapitánů, kteří se vzdělávali po druhé světové válce, byl Antonín Fojtů, který vystudoval Státní námořní školu ve Štětíně.⁶⁴ V jeho publikovaných vzpomínkách je místo i pro štětínskou univerzitu a jejího prvního ředitele Maciejewicza. Autor na svá studia vzpomíná jako na velmi příjemné období učení, práce a navazování přátelství a vystihuje tak atmosféru, která na univerzitě panovala v prvních letech námořního vysokého školství ve Štětíně. Platí to doslova, protože Fojtů absolvoval PWSM v roce 1950. Vzpomíná, jak se vytvářela infrastruktura univerzity, na podobu školních uniforem a námořnické čepice nesoucí název univerzity, na školní služby, ranní tělocvik a legendární výroční plesy, kdy byly taneční sál a další přednáškové sály vyzdobeny tak, aby připomínaly před školní plachetnice nebo přístavní krčmy. V téže době studovaly na Státní námořní univerzitě také dvě ženy: Danuta Kobylińska a Halina Sobierajska, což Fojtů zvláště zdůrazňuje a odráží tak atmosféru, kterou vytvořil ředitel Maciejewicz, jenž měl pro studenty pochopení a staral se o mladé lidi prožívající válku způsobem, který byl v rozporu s ideologickými a politickými podmínkami stalinského období.⁶⁵ Dalšími spolužáky byli Eugeniusz Daszkowski a Milan Rusňák, kapitán mnoha československých lodí

62 Srov. *Dziennik Zachodni* 19. 4. 1948. Hejtman L. Borkowicz požádal v srpnu 1948 předsedu Zemského národního výboru v Brně o výběr pěti kandidátů ke studiu na Státní námořní škole ve Štětíně a s určitým zpožděním obdržel v říjnu odpověď s jejich seznamem. Srov. AP Szczecin, Urząd Wojewódzki Szczeciński, sign. 142, k. 31–43, dopis předsedy Zemského národního výboru v Brně L. Borkovičovi, Brno 7. 10. 1948.

63 Kromě polských námořních škol absolvovali velitelé československého loďstva vysoké školy ve Varně, Oděse, Leningradu, Kaliningradu, Rostocku a Jugoslávii včetně Bakarů a Dubrovníku. V letech 1975–1989 absolvovalo námořní školy 168 studentů z Československa, z nichž 153 nastoupilo na loď ČNP. Srov. *Námořní školy* [online]. [Cit. 2023-10-10.] Dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/2436.html>.

64 FOJTŮ, Antoni, ref. 19, s. 7–10. Úryvky z těchto vzpomínek, věnovaných studiu na PSM, byly zveřejněny také na stránkách *Námořní školy* [online]. [Cit. 2023-10-10.] Dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/2436.html>. Fojtů absolvoval štětínskou školu v roce 1950, byl spolu s kapitánem Milanem Rusňákem kapitánem na lodi *Republika I* a byl také jedním z prvních československých studentů ve Štětíně. Spolu s ním začalo v ročníku studovat deset čl. studentů, z nichž někteří studium nedokončili. Seznam všech absolventů námořních škol ve Štětíně včetně československých studentů viz *Absolwenci szkół morskich w Szczecinie*. In: *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947–1997*. Szczecin: Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, 1997. Příloha II, úřední seznamy.

65 Více o zaměstnancích, studentech a fungování PSM v prvních letech existence univerzity viz DASZKOWSKI, Eugeniusz A. *Moja szkoła morska na Piastów*. In: DUNIN-KWINTA, Izabela; WALCZAK, Aleksander; KUSZMIDER, Stanisław (eds.). *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947–1997*. Szczecin: Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, 1997, s. 41–52. Daszkowski,

včetně štetínské lodi Blaník, které velel v letech 1969–1970 na lince Štětín–Kuba.⁶⁶ V rozhovoru s Lenkou Krátkou Rusňák přiznává, že během svého pobytu ve Štětíně získal solidní klasické vzdělání, za které byl Polákům velmi vděčný. Studium bylo pro něj velmi náročné, ale zároveň mu dávalo pocit výjimečnosti a elitářství.⁶⁷

Je obtížné přesně určit, kolik absolventů štetínských námořních škol bylo československými občany. Jak již bylo uvedeno, pátrání v Archivu Vysoké školy námořní umožnilo seznámit se pouze s osobními spisy studentů, které obsahovaly jejich životopisy, osobní dotazníky, maturitní vysvědčení a protokoly o diplomových zkouškách, zápočtové listy a často i celé diplomové práce. Studenti absolvovali Navigační nebo Strojní fakultu v prezenční formě studia nebo v nástavbovém režimu pro doplnění vzdělání, které získali například na sovětských vysokých školách, např. v Oděse.⁶⁸ Mezi absolventy WSM byli i zaměstnanci Československé námořní plavby, kteří byli nasměrováni ke studiu v nepřítomnosti již jako osoby s odbornou praxí. Byl mezi nimi i Vladimír Dorošenko, který po absolvování jedenáctiletky nastoupil do ČNP při studiu na námořní škole v SSSR. Po roce 1968 se stal členem ČNP, plavil se na lodi Košice a v roce 1979 získal kvalifikaci námořního kapitána na WSM ve Štětíně a v roce 1990 diplom námořního navigačního inženýra.⁶⁹ Podobnou profesní cestou se vydal i Vladimír Podlena, který v roce 1987 vystudoval inženýrství na WSM ve Štětíně. Předtím byl od roku 1965 námořním kapitánem a měl zkušenosti s prací na řadě československých lodí.⁷⁰ V průběhu studia zajišťovala ČNP studentům také stáže na československých lodích, což bylo samozřejmě podmínkou pro absolvování studia.⁷¹

Vedení univerzity průběžně informovalo pracovníky Generálního konzulátu o studijních pokrocích československých studentů na Námořní univerzitě ve Štětíně.

stejně jako Fojtů, absolvoval v roce 1950 Navigační fakultu PSM ve Štětíně, a navíc oba vzpomínali na podobné události a atmosféru svých studentských let.

- 66 Mezi prvními absolventy štetínské školy byli František Homolka, Antoni Kantner a Putna. Srov. vzpomínky kapitána M. Rusňáka věnované kapitánu Janu Heklovi a jeho setkání ve Štětíně s kolegou ze studií v Pule profesorem PSM Antoniem Ledóchowskim. Srov. BASTL, Zdeněk, ref. 9. Osobní spis Milana Rusňáka je uložen v podnikovém archivu Námořní polytechniky ve Štětíně, fond AZAK, sign. 7014, stejně jako spis dalšího absolvent studujícího v letech 1947–1950 Antonín Kantner, ibidem, sign. 2696.
- 67 KRÁTKÁ, Lenka, ref. 61, s. 196.
- 68 Archivu Vysoké školy námořní, AZAK (dalej AZPM w Szczecinie, AZAK) – studentské spisy; ve Štětíně studovalo několik lodních kapitánů, mj. min. Vladimír Dočekal, ibidem, sign. 1125.
- 69 AZPM w Szczecinie, AZAK – studentské spisy, Vladimír Dorosenko 1/1162 DN.
- 70 AZPM w Szczecinie, AZAK – studentské spisy, Vladimír Podlena 1/6602 DN, diplom z oboru inženýrství, Fakulta navigace, WSM Szczecin, 17. 6. 1987; ibidem, výpis z předchozího pracovního poměru námořníka, 20. 4. 1984; ibidem, maturitní vysvědčení z námořní školy v Gdyni z roku 1959 s titulem námořního navigátora-technika.
- 71 AZPM w Szczecinie, AZAK, dopis ČNP WSM potvrzující praxi ve školním roce 1986/1987 Mariana Kanáta na lodi Třinec, Matouše Trybulu na lodi Mír, Dušana Jamného na lodi Lipno.

Na druhé straně konzulové působili jako zprostředkovatelé při předávání informací o rozhodnutích Ministerstva školství ČSR týkajících se přijímání studentů nebo udělování dovolených studentům.⁷²

Závěrem

Přístav a loďářský průmysl v přístavním městě Štětíně hrály klíčovou roli v polsko-československých hospodářských vztazích. Město, které se nacházelo relativně blízko hranic tehdejší ČSSR a zároveň německé hranice, se stalo domovským přístavem pro československé lodě, a tedy i sídlem společnosti ČNP. Lodě postavené ve štětínské loděnici, stejně jako lodě plující pod československou vlajkou, byly zase místem práce a domovem pro stovky námořníků, kteří v přístavu Szczecin-Świnoujście začínali a končili své dlouhé plavby. Pro ně a často i pro jejich rodiny byl Štětín místem práce, setkávání a návratu domů ke svým rodinám. Byl také místem, kde se zdržovalo mnoho cizinců a kde se obchodovalo s valutami a nedostatkovým zbožím. Proto si československá bezpečnostní služba mezi zaměstnanci ČNP, námořníky a pravděpodobně i studenty námořní školy vybudovala síť agentů a spolupracovníků. Boj proti „vnitřnímu a vnějšímu nepříteli“ nabyl ve Štětíně nového významu, neboť právě zde se bezpečnostní služba zajímala o styky československých občanů s cizinci a s pomocí agenturní sítě se snažila zabránit svým občanům v ilegálních výjezdech do zahraničí.

Spolupracovníci StB donášeli na své kolegy námořníky, kteří nelegálně obchodovali s valutami, cigaretami a podobně, za což byli posíláni do vězení nebo jim byly na hranicích PRL a ČSSR zabavovány naspořené dolary a marky. Intimní vztahy námořníků, atmosféra mezi posádkou, nálada vůči československým úřadům a postoje k SSSR byly pečlivě sledovány. Získané informace byly záměrně využívány proti námořníkům a zaměstnancům ČNP, kteří byli vydírání a věděli, že chtějí práci, která nabízí možnost vycestovat do zahraničí a vynahradit si tak nízkou mzdu. Cílem funkcionářů StB bylo mít na každé lodi a v podniku několik agentů. Jejich počet však nešel ruku v ruce s kvalitou jejich práce. Počet spolupracujících námořníků, stejně jako ostatních agentů, se po roce 1968 snížil a ti, kteří spolupracovali, zůstávali často pasivní a nepřispívali ničím novým k rozšíření informací pro StB.

Z analyzovaných pramenných materiálů, včetně těch, které nejsou uvedeny v článku, vyplývá mírný zájem a aktivita, kterou československá diplomacie nebo bezpečnostní služby vyvíjely ve Štětíně ve srovnání s Gdaňskem nebo Gdyní, a to zejména v období politické a hospodářské krize v Polsku. Štětín se stával předmětem zájmu československých novinářů především při návštěvách stranických hodnostářů KSČ nebo v souvislosti s hospodářskou spoluprací v přístavu a loděnici. Bohužel

72 AZPM w Szczecinie, AZAK – studentské spisy, 1/2278 DN, dopis konzula CSRS Geberala Zoltána Kramce děkanovi Fakulty námořní plavby Štětínské námořní univerzity ve věci Dušana Jamného.

bylo velmi řídké, že Štětín navštívili vysocí představitelé československých úřadů a vlády. Díky zpravodajské činnosti Generálního konzulátu a také velvyslanectví ČSSR se informace o aktuální politické, hospodářské a sociální situaci v konzulárním okrese dostávaly na úřady v Praze. Právě očima konzulů vidíme prohlubující se hospodářskou krizi a odpor malé skupiny opozičníků, který vedl k dystrofii komunistického mocenského systému, a zároveň vidíme, jak nepochopitelné byly pro konzulární úředníky změny probíhající v Polsku v druhé polovině osmdesátých let.