

# MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Jiří Žižka

**I sny chtějí svůj čas**

Svět balcerů – m/s Praha, m/s Bratislava a m/s Třinec

počet stran 138

fotografií a ilustrací

včetně barevných 220

vazba pevná

běžná cena včetně DPH 499 Kč,

naše cena 450 Kč,

cena K“M“K 400 Kč

ISBN: 978-80-86930-80-0

vychází v listopadu 2016

Distribuci zajišťuje

Kosmas, s. r. o.

Vážený čtenáři, ve volné řadě publikací námořníka Vlastislava Ringla vám nabízíme knihu Jiřího Žižky věnovanou světu balcerů – nákladních lodí pro přepravu sypkých materiálů – Československé námořní plavby – m/s Praha, m/s Bratislava a m/s Třinec. I na přípravě této publikace se vedle autora Jiřího Žižky podílel Vlastislav Ringel a tak i zde, stejně jako v předchozích dvou, cítíte lásku k lodím, pokoru vůči moři, úctu k lodním stavitelům a radost z práce. Snad čtenáři i tobě zavoní vyznání námořnickému řemeslu, lodnímu modelářství a dalším třem lodím z naší bývalé námořní flotily.





# I sny chtějí svůj čas

Svět balckerů – m/s Praha, m/s Bratislava, m/s Třinec

Jiří  
Žižka



Modelářina je kumšták, který má velmi široké polejí. Má mnoho druhů a odvětví. Můžete se s ním prohnát po obloze, po zemi, na vodě i pod vodou, a nebo je vystavovat jen ve vitríně. Má osobní přístup k ločním modelům má kvasarůd a samozřejmě železky, které se zdárně stál i svým užitečím v tomto oboru. Byl to Pan modelář. Nachci v této knize uvádět jména osoby, ale uctívám sílu vjímku. Zmnoval se Zelenák Horáký a žilali jsme na celině. Když se v modelářině učilovaly hodnosti, tak by tato hodnost určitě nosil prásem. Ukázal jsem mu tehdy plány loď TRINEC a slyšel ho jako dnes ... to musí jezdit, ale je to loď a jakým šroubem a buclí s ním mít problémy při zaplědění do dolu\*. Nevačil mě to, jakloš s žeskošovankou námořní loď náleže doauč v kategorie plavoucích náčím šroubých modelů, neuvěřil. Nepočítám mezi modeláře, kteří pravidelně usadí na šicelku ve svém domácm lozoku, nebo si štěpějí do své dílny. Musí být čas, kterého je času málo a hlavně je důležitá ta správná nálada. V mém případě postavil v lednici obrovský TRINEC mnohem rychleji, než já jeho model. Nevačil. Nikam nespáčkám, protože tato loď se pro mě stala srdceční záležitostí.

Každý podobně „postřížený“ modelář má dříve za pravdu, že to nejde jen o samotnou stavbu modelu. Toou to loďing stávkou hlacelím, volám a v ne poslední řadě i objektivním věcm možných lidí a instrukcí, kteří pomohou blíže poznat a seznámit se s detaily domí loď.

cecha, různé váhečky, kvadřáčky, dřevěná lepata na chléti zůstaly časem zapříkšně na svých místech.

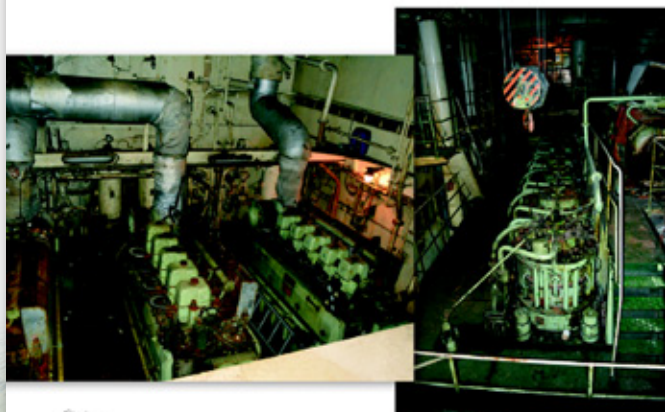
Místek byl až na pár detailů rovněž kompletní. Nad místkem na létalet pakloš chýlál signální oteče a vložkový náky. Přidatonoval jsem si, jak by se asi námořníci ze starých proudleč chali, kdyžby viděli, kde všude, v různých zálozích loď, loze šepka, přívěs. Načly si zde své místo i různé náletové tráviny. Šnáci jsem se pořídil co nejvíce obrovského materiálu, ale čas nás neúprosně šelil. Při odlehu z nástavy si nešlo navázemou náhradního listu k propeleru, který tu stále stál vedle mohutného lozoku. Když jsem odplouval buktátrkem od této modelářské kvasnice s nápisem MARCOR BULK, byl jsem šťastný, neboť jsem stál na palubě loď, která před dlouhými léty bránila moře a oceány pod žeskošovankou vložkou.



Dol nápisu Marcor Bulk I jsou vidět plastické přívěsy jedné loď Třinec



Marcor Bulk I (ex Třinec) – lozok Náchava v Rotterdamu 2008



Škopina



Lozok strojovny



Loďnice A. Warskiego - Silesia



V roce 1970 se v polské železniční loďnici A. Warskiego začíná psát nová historie bulkarů.

## BULK CARRIER

Loď pro přepravu kromeděných sypkých nákladů (obilí, ruda, fosfáty, uhlí, bauxit, ...).  
 Bez předložkového zařízení tzv. GEARLESS SHIPS,  
 podle velikosti 25 000 – 60 000 DWT tzv. HANDY SIZE.  
 Nástenba a stroje jsou umístěny v zadní části loď.  
 Mají velký počet bulkarových tanků,  
 jeden nákladový prostor může též sloužit jako bulkarový.  
 Bulkar je plavidlo, jež má jednoduchou,  
 nekomplicovanou, výsoco výkonnou loďstavbu.

Na vozu je spuštěno celkem 23 loď, z nichž 19 má nese označení B-447/II a deset nese označení B-447/III. Na první pokladci se od sebe liší především nástavbou, počtem a umístěním komínů, předním stěžerem a uchylovacím kotvám na přídi. Dne 30. září 1970 sjíždí po slouzu první loď tohoto typu pro polského rejduje PZM (Polska Żegluga Morska) POWSTANIEC ŚLĄSKI. Délka 198,5 m, šířka 24,4 m, nosnost 32 193 t (DWT).

Následují další lodě a v roce 1972 (3. srpna 1972) je loď s žilou 10 pokladci na jméno PRAHA. Je to první „stavák“ (v polštině znamená loď) pro Českouloďstavbu námořní plavby (ČNP) tohoto typu B-447/II.

36 / 37



M/S „Prowstaniec Ślaski“ B 447/II - 01



M/S „Obrońcy Poleski“ B 447/II - 04



M/S „Haruk II“ B 447/II - 14



M/S „Syr Polak“ B 447/II - 19

44 / 45



M/S PRAHA – volací znak OLGN, posádka – 34 osob, v provozu u ČNP od 5. srpna 1972, 24. loď série B-447/II BC, loďnice A. Warskiego, Silesia, Polsko.

Délka – 199 m, šířka – 24,45 m, ponor – 10,6 m, tonáž – 50 318 BRT, nosnost – 32 357 tun, kapacita skladů – 43 892 m<sup>3</sup>, rychlost – 14,3 uzlů, pohonné zařízení – motor Sulzer 6RND76 – 12 000 Hp, spotřeba paliva na den – 36,5 t. Pořizovací hodnota – 92,9 mil. Kč. Vykonal celkem 188 cest. Dne 2. srpna 1978 oběhla Horným mý.



46 / 47



Obláskování namontované lana a loděho krouha a kormidelní parní loď „PRAHA“.



Kilátí parní na Morskéjeji, M/S „PRAHA“: 1994.

47 / 48



*Na kabíně náčelní "Strojčeka mládek" byly umístěny velké desky s nápisem jména loď "PRAHA".  
Po prodeji loď přela pro nového majitele pod jménem "NORA".*



M/S "NORA" - ex. "PRAHA"



M/S BRATISLAVA – velací znak OLGG, posádka 27 osob, uvedena do provozu 10. ledna 1974 – 18. loď série B447/III BC, loděnice A. Warshingos, Štětín, Polsko.

Délka – 199 m, délka mezi osi kormidel – 184,89 m, šířka 24,45 m, ložní výška – 15,10 m, ponor – 10,60 m, tonáž – 20 588,71 BRT, nosnost – 31 882 tun, kapacita nákladových prostorů – 43 892,8 m<sup>3</sup>, rychlost – 14,5 uzlů, objem nádrží pro těžké palivo – 1757 m<sup>3</sup>, oleje – 105 m<sup>3</sup>, lehké palivo – 457 m<sup>3</sup>, voda – 564 m<sup>3</sup>.



M/S "BRATISLAVA" - osvětlení plavby ledovcem Barents



Loď "BRATISLAVA" připlouvá do polského Štětína, kde bude ten "zabít", aby po vyložení část nákladu mohla pokračovat do Štětína.



M/S TRINGC – velací znak OLGR, posádka 27 osob, uvedena do provozu 12. 9. 1975 – 23. loď série B447/III BC, loděnice A. Warshingos, Štětín, Polsko.

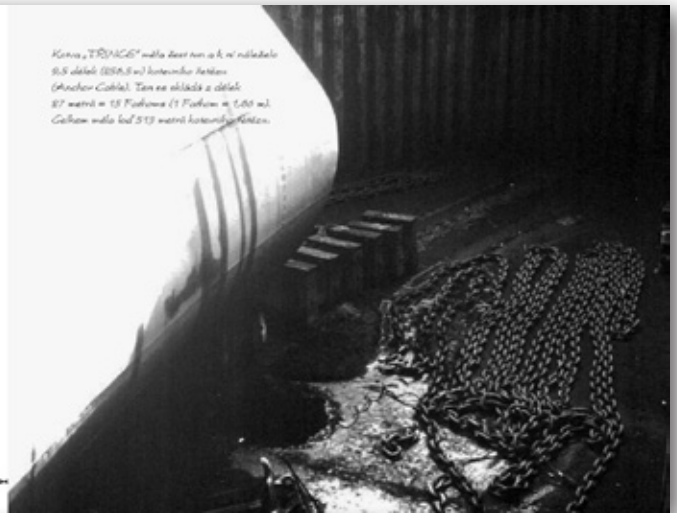
Délka – 199 m, šířka – 24,45 m, ponor – 10,60 m, tonáž – 20 594 BRT, nosnost – 32 705 tun, kapacita nákladových prostorů – 43 893 m<sup>3</sup>, rychlost – 14,5 uzlů, polohová zařízení – motor Sulzer 6 RND 76 – 12 000 Hp, spotřebič paliva na den – 39 t, požární kapacita – 109,3 mil. kg, výlomata – 200 cest. Prodána v r. 1998 firmě Van Marcor Stevedoring, Holandsko. Nové jméno Marcor Bulk I.





M/S TRINAC na doku v Kila, 1981.

Kilva, TRINAC" měla šest tun a k ní náleželo  
9,5 dělá (850,8 m) kotveného železa  
(Anchor Cable). Ten se skládá z dělá  
87 metrů = 13 Fokusa (1 Fokusa = 1,60 m).  
Celkem má loď 513 metrů kotveného železa.



A opět na oceán...



Rád vzpomínám na dobu, kdy jsem měl možnost pobývat v loděnicích, pracovat tam užít se a být přítomen budování námořních lodí. Vím jsem prožil a obdivoval entuziasmus, vytrvalost nové generace z tohoto krásného oboru. Samozřejmě, že jsem si tenkrát nemohl nacházet už možnost být náležitě přitahován pro svou úžasnou, fascinující práci zpracování kovových plátů, tvarování heraldického znaku na ocelové hlavičce příli lodí. Byla to velmi náročná práce a byl jsem vždy usazen profesionální znalostí děláčů. Když jsem později jako námořník seděl na sterlingu, velké dřevěné sedláče pod příčlovou bariérou a opravoval, natíral různými barvami odlišný heraldický znak, byl jsem potěšen, že jsem mohl vykonávat tuto práci, plněně zvládnout náli lodí.

Už v dřívějších letech si námořníci zvládli svoje loď malbami, řezbami, námořní symboly svátostí a jejich plastikami. Poče Homára loď Atky našly vyzdobení bohemá Polka Athény, ochránkyň Athén. V Řecku, v klasické epoše (5. a 4. století př. n. l.) se zrodil zvuk zvládnutí plachet symboly svátostí s námořní lodí, např. loď s námořní Delfin mála na plachtě vyzdobeného dřívka, nebo emblém materiálního přístavu (vyobrazení božského ochránce). Stejně tak Římané zvládli své loď v mnoha případech zvládnutím božstev. Románské loď podle znalosti na počtu námořní, tvořilo mnoho let. Znávalo se pouze – shodně s aktuálními společnými-politickými, námořními podmínkami – jejich nošení.

V časném středověku měvaly loď na příli nejčastěji figury znázorňující zvířata. Druklar norského krále Olafa Trygvasona (koniec 10. století), nazvaný Olm on langi (drak), má na příli vyzdobenou dřevěnou hlavu legendárního draka. Jmá loď tohoto krále Visund (zvíř) byla zvládnutá robitou hlavou zvířata.

Později vesly do užívání plně figury, jež představovaly symbolické postavy svých vladavců, zasloužilých občanů, králové byly umístěny na příli, nebo na zádi lodí. Např.

130 / 131



Heraldický znak námořní Prahy zvládnul příli lodí „PRAGA“.



Emblém státního námořní Bratislava zvládnul příli lodí stejného jména.

130 / 131



Seděl jsem na palubě mladá dívka se na přístav a moje myšlenky se točily kolem šestiúhelných loďstev. Dlouhá řada nákladových lodí. Představoval jsem si, jaké náklady přepravovali, kde všude koberly, vážily se k lodím, jaké postádky na nich asi pluly? Ta doba zvoněla, jako by ty loďky byly nikdy nebyly. Časy se rychle mění, životnost těchto lodí je 25 – 30 let, většina z nich byla spuštěna na vodu v 80. letech minulého století. Spouštěcí náklady na pojistění a údržbu stárnuších plavidel vedla k tomu, že jejich provoz byl ztrátový. Hodnota těchto loží spočívala většinou jen v jejich ocelových trupech.

Co se v loď stane?  
Odvážou ji náloží do loděnice a přede do železa. Představím si zřítelné loď je jako vy-  
mrtv námořnické oděce. Má mnoho vzpomínání, je to celý jeho život. Námořník ví, co  
loď a vě, že vlnično je pryč. Jako smrt!



Šest loží na poštovních známkách Československé pošty, České pošty a GBLA v zářezích a  
nálepkách ČNP mají více přibit vzorů, a to vše ale rozmanitě a zajímavě.

Jeden z loděnic Československé námořní pošty se objevil v sérii známek vydaných v roce  
1989 a přikládání těchto let trvání tohoto rozložití. Na přelomu známek „plave“ nákladní  
loď „TRINEC“.

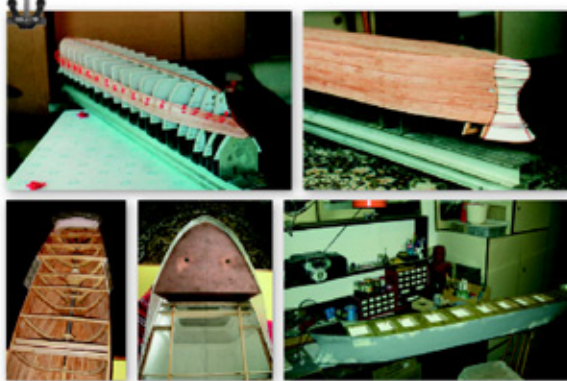


Šest známek vydaných v roce 1989  
a přikládání těchto let trvání tohoto rozložití.

Ukádka frankyngy Československé námořní pošty



Jak odliš „TRINEC“ v modelu autorů? Jak „PRAHA“ a „TRINEC“ v modelcích...



## Místo obsahu

Myšlenky odpovídají	5
Vývod jsem si toto loď v modelce	10
Modelářství je koníček	8
„Marconi Bull 1“	12
Bulkcarrier	38
B 447/B. BC	39
B447/B. BC	44
M/S PRAHA	48
Nákladníka se tyčka před loží	66
M/S BRATISLAVA	80
Někdy jsme vzpomínky smrti zpět	97
M/S TRINEC	106
Šest loží na poštovních známkách	124
Přelový známky	136
Jako smrt	146
Kde všude, co vše...	150
Jak odliš „TRINEC“? Jak „PRAHA“ a „TRINEC“ v modelcích	158
Výrobky	163