



6. kapitola

Největší dobrodružství

Před odjezdem na oceán

V roce 1954 časně na jaře přišel můj otec a oznámil mi, že firma Čechofracht, které patří naše první námořní loď Republika, shání lékaře pro službu na lodi. Samozřejmě mě to chytlo, Bohunka, která by sama ráda jezdila, souhlasila. Tak jsem věc opatrně předložil profesorovi. Ten se zamyslel a řekl: „Přijď zítra ráno, nechám si to projít hlavou.“ Ráno po kolektivu jsem šel za ním. Profesor mi řekl, prakticky doslova si jeho slova pamatuji: „Víš, já jsem si řekl, co bych chtěl udělat na tvém místě. Tak si vezmi plášť a utíkej se tam přihlásit.“ Loď ale byla v Šanghaji nebo v Port Arturu. Byla to starší britská stavba, ještě parník, poháněný mazutem. Po válce byla ohromná nouze o nákladní lodě, protože ztráty za války byly obrovské. Loď byla nejdříve podrobená nezbytným opravám ve Stavangeru, pak odjela do Číny. Tam došlo k nejasnostem, kde má být opravena, nakonec k tomu došlo v Šanghaji. Vyjela na moře, ale vinou špatné čínské signalizace se dostala do tajfunu, musela vydat volání o asistenci a s doprovodem se vrátila do Šanghaje. Ale to všechno jsem se dověděl až na lodi. Po menší opravě měla jet do Gdyně, ale nastala další komplikace. Tchajwanská Čína zajala polskou loď, protože se snažila o blokádu rudé Číny. Bylo tedy nebezpečí, že naši loď zajmou také. Ta se vydala na cestu, ale jela vodami Tichého oceánu, ani naši námořníci nevěděli přesně, kudy jeli, a trvalo to hrozně dlouho. A tak jsem čekal a čekal. Zatím jsem obešel několik odborných ambulancí, kam přicházejí náhodní ambulanty, například oční nebo zubní. Na očním jsem se paní asistentky optal, jaký nástroj kromě kopíčka (na odstranění cizího tělesa z oka) si mám vzít. Paní asistentka zvolala: „Jé, vy máte kopíčko!“ Nemohl jsem pochopit, že tak jednoduchý nástroj se v Praze nedostane. Zubař mi poradil, abych si s sebou vzal zubní vrtačku na nožní pohon, kdyby někoho bolel zub, abych ho mohl trochu otevřít a umrtvit. Na zubním oddělení v Praze mě přesvědčovali, abych si vrtačku



Název lodi: **REPUBLIKA** Druh lodi: **parník**
Name of the ship: **REPUBLIKA** Type of the ship: **parník**

Hrubá prostornost: **6580** Sila strojů k. s.: **3600**
Gross Reg. Tons: **6580** Engine power HP: **3600**

Provozovatel lodi: **ČECHOFRACHT PRAHA**
Sudovládec: **Praha I, Příkopy 1**
Shipowner: **Praha I, Příkopy 1**

Rejstříkový přístav: **PRAHA**
Port of registry: **PRAHA**

Jméno a příjmení velitele lodi: **Kpt. Bohumil KLOS**
Имя и фамилия судоводителя: **Kpt. Bohumil KLOS**
Name and surname of the ship's master: **Kpt. Bohumil KLOS**

Naložen v **Gdynia** dne **18. 19. 1954**
Прибыл в **Gdynia** дня **18. 19. 1954**
Embarked in **Gdynia** on **18. 19. 1954**

jako **lovní lékař**
в качестве **lovní lékař**
in capacity of **lovní lékař**

(Razítko (Pечать) (Seal))

Velitel lodi **K. Kłos**
Судоводитель **K. Kłos**
Ship's master **K. Kłos**

— 10 —

Námořnická knížka

koupil za devizy na Západě, ale nakonec se ukázalo, že jich mají snad stovky. Vzal jsem si taky rychlokurs na oddělení popálenin.

Odjezd na loď

Na loď jsem měl nastoupit v Šanghaji, kapitán tam ještě doplňoval posádku a z Prahy se dotazovali, koho ještě mají poslat (po zemi). Kapitán doplňoval mužstvo, ale o lékaři se nezmiňoval, protože to považoval za dohodnuté. Takže jsem měl v pasu čínská a ruská víza, ale o Šanghaj jsem přišel. A tak jsem dál čekal, jeden kufr už mi poslali do Gdyně, vystavili mi námořnickou knížku, ale stále nic. Až mi najednou telefonicky oznámili: „Zítرا ráno jedete do Gdyně, loď už přijela.“ Tím začala moje námořní kariéra.

Přišel jsem po poledni na hlavní nádraží, tam mi úřednice z Čechofrachtu předala pas, jízdenku a námořní knížku. Pak jsem se rozloučil s Bohunkou a holčičkami a rychlík Praha–Gdyně se dal do pohybu. Byl podzim, 18. září 1954, a já jsem se vydal do největšího dobrodružství svého života. Za nacistů bylo dobrodružství přežít těch několik let, ale to nebylo dobrovolné. Za Hradcem Králové se rychlík vyprázdnil, na polské straně jsem už byl snad v celém vlaku jediný cestující, ale pohraniční kontrola stále nepřicházela. Konečně přišel poručík VOPu (vojenské orgány pograničné), a uhodil na mne, proč tak pozdě cestuji do Polska. Já tomu nerozuměl, až mi objasnil, že mi za několik hodin prochází průjezdní vízum. Proto ten spěch v Čechofrachtu, abych honem odjel. Poručík nakonec mávl rukou, a tak jsem pokračoval do Gdyně. Tak jsem se těšil. Poláci ve větším počtu nastoupili až ve Wroclavi (Vratislavi), povídání s nimi bylo zajímavější než krajina venku, která je placatá a v září holá. Než jsme dojeli do Gdyně, byl jsem schopen míchat do češtiny polská slova, která se od češtiny značně liší. Asi na to mělo vliv, že jsme s Bohunkou četli anglické detektivky v polštině, protože tehdy se u nás ještě překlady do češtiny neprodávaly. Proto jsem také rozuměl polsky mnohem lépe než Poláci mně. Za Poznání, v polském Pomoří, přibývá vršků s hájky s borovicemi, duby a břízami. Před Gdaňskem jsou na obzoru kopečky a Poláci jsou na ně pyšní, i když mají výšku asi 50 metrů

nad mořem. Pak už vítr žene závěje prachu od moře, nastoupila šedivá plocha na obzoru, moře, a na ní bílé čárky, hřebeny vln. Jednou bylo vidět i parníček, jako dětskou hračku. A potom už jsem spatřil Gdaňsk – i z vlaku jsou vidět destrukce, novostavby bez omítky. Před válkou to bylo krásné, staré a bohaté město. Pak jsem pokračoval přes Sopoty do Gdyně. Gdyně je moderní, nové město, vystavěné mezi válkami Poláky. Za války nebylo rozbité. Vystoupil jsem ve Gdyni a nastaly další komplikace. Měl na mě čekat soudruh Eisner, ale nečekal. Naštěstí se mnou zůstal jeden z mých spolecestujících a navrhl, abychom se obrátili na policii. Říkal jsem si: „Aha, tak teď mě zatřímají.“ Ale nic se nestalo, policajt trpělivě zjišťoval, která kancelář má na starost československou loď. Konečně informace našel a já jsem dostal radu: „Sedněte si na kufr a my pro vás jedem.“ Přijeli dva úředníci a omluvili se, že mě čekali včera. Z Prahy dostali hlášku, že odjíždím 18. září, což bylo správně, ale do Gdyně jsem přijel až o den později. Konečně jsme byli v přístavu a před námi se tyčila obrovská vysoká nákladní loď Republika, Praha. Nejdřív mě ale čekala pohraniční prohlídka, protože na lodi jsem byl na československém území. Jeden z mých průvodců povídá: „Co s tím vízem?“ Druhý mávl rukou: „To je jednoduché, půjčte mi námořnickou knížku a počkejte tu.“ Odešel na loď a za chvíli se vrací: „Pas nikomu neukazujte, v námořnické knížce je, že jste se 19. září nalodil, je to podepsáno kapitánem a potvrzeno lodním razítkem.“ A tak pohraničník prolístoval pečlivě celou námořnickou knížku a vyšplhali jsme se po trapu (schůdkách) na hlavní palubu a pak po schodech na můstek ke kapitánovi. A tak už v tom lítám. Kapitán Horčic mě srdečně uvítal. Kapitán neznamená velitel lodi, to je anglicky master, znamená to, že je to důstojník, který má kapitánské zkoušky. Funkce kapitána Horčice na lodi byla první důstojník, běžně chief. Velitelem lodi byl kapitán Klos, toho času na dovolené. Potom mě dovedl ještě o patro výš, aby mi ukázek mé prozatímní bydlíště. Byla to kabina lodivoda neboli pilota. Užívaná byla zřídka, pilot potřebuje kabinu spíš výjimečně. Běžně

je jeho funkce krátká, musí vyvést loď z přístavu nebo ji do něj zavést. Delší pobyt na lodi může mít při plavbě v průplavu, po řece nebo na zvlášť nebezpečných místech. Tam se může stát, že důstojník vede loď a pilot si jde oddychnout. Na kabině pilota mě uchvátilo, jak může být taková místnostka při nepatrných rozměrech pohodlná až komfortní. Kapitán Horčic se mi moc omlouval, že z mé kabiny, která je několikanásobně větší a je v přízemí, udělali dočasně kancelář pro personál odpovědný za nakládání lodi. V kabině jsou dva buleje, kulatá silná a vodotěsná okna, velký prádelník a na něm lůžko, krásný psací stůl z teakového dřeva, skříň na šaty, umyvadlo, parní vytápění, které za chvíli vytopí místnost, ale také elektrický větrák, skříňka na holení a zrcadlo. Dále otáčecí křeslo, křeslo a pohovka pro dvě osoby. Je tu neuvěřitelně užitečného prostoru, pootevřel jsem malá dvířka a ukázalo se, že je tam prostor pro tři takové kufry, jako mám já. Kromě stropní lampy tři další. Dveře jsou dvojité, vnitřní s moskytiérou. Krásná koupelna. Je to prostě zázrak účelnosti. Když jsem se ho nabažil, vzal jsem si manšestrové kalhoty a šel jsem se projít po lodi. V polovině midshipu (palubní nástavba ve střední části hlavní paluby) jsem potkal dva maníky ze strojovny. Po krátkém hovoru jsem projevil přání vidět strojovnu. Tím jsem měl postaráno o zbytek odpoledne. Pak mne vzali na večeři. Za těchto okolností všichni jedli ve velké jídelně, jinak jídelně mužstva. První moje večeře byla beefsteak s rýží a okurkovým a rajským salátem, stravování je zřejmě výborné. Námořníci mě pozvali, abych šel s nimi do města. Šel jsem, i když jsem byl nevyspalý. Při odchodu byla obvyklá ceremonie s prohlídkou námořnické knížky. Ukázali mi námořnický klub Interklub. Vstup na námořnickou knížku je volný, klub je hezky zařízený, hudební salonek, domácí biograf, kuželníky, ping-pong. Nakonec jsme se šli podívat dolů, kde hrála hudba, tančilo se nebo sedělo u piva. Dali jsme si tam pivo a šli domů, totiž na loď. Byl jsem spokojen, všichni jsou přívětiví a spokojení a jsou rádi, že jsem na lodi. Ti dva maníci ze strojovny mi řekli, že kdybych jel s nimi domů, že by nezmustovali (neodešli z lodi), ale když jeli ne-

konečně dlouho a nevěděli, kde jsou, a na lodi nebyl lékař, tak si řekli, že odejdou. Ráno je snídaně opět v jídelně mužstva. Chodím po lodi a opakuji si pravidla pro chození a běhání po palubě: Hlavu dolů a nohy zvedat nahoru. Na zemi je hodně překážek a východy a vchody jsou poměrně nízké a přitom vyříznuté ze železa. Za několik dnů jsem si povyskočil na práh východu z můstku – prahy jsou vysoké, aby voda neproudila do chodby – a hlavou jsem vrazil do horního obvodu východu z můstku, že jsem jen taktak zůstal při vědomí. Druhý den jsem s několika námořníky jel na Hel. K Helu jde úzká písečná kosa a převozy jdou k jejímu konci. Moc jsme si tam nepobyli, protože to byla poslední jízda a další člun už nejel. Ukázalo se, že budu mít dost příležitosti pocvičit se v cizích jazycích. Pochopitelně polština, angličtina funguje jako mezinárodní jazyk a mluví se tu i rusky, méně německy. Měl bych se naučit pár vět čínsky, ale skončil jsem na několika slovech. Už za pár dnů mi uvolnili kabinu, která slouží také jako ordinace a je tam lékárna, vedle je nemocnice (lépe izolace) pro jednu osobu. Dávám do pořádku lékárnu, úrazy nebo nemoci jsou ojedinělé, ale sjíždí se posádka a musím ve spolupráci s přístavním lékařem kontrolovat očkování. Někteří chlapci jsou očkovaní z Prahy, jiní ne. Předepsané jsou periodické prohlídky. Horší dorozumění bude s Číňany, ale přes angličtinu tlumočí 4. strojník. Následující týden po mém příjezdu nás strkají po bazénu, kapitán Horčic na to jen občas mrkne, bude ho to zajímat, až vyjedeme z bazénu. Nejvíce práce s tím mají Číňani, kteří tvoří většinu našich „palubáků“. Svinují a rozvinují lana, občas se přitahujeme ke břehu vlastními parními navijáky. Za týden je výška lodi nad vodou už jen poloviční, protože máme většinu nákladu už naloženou. Trap už nejde tak strmě do výšky a schůdky trapu se musejí srovnat. Naštěstí se rovnají všechny najednou klikou. Gdyně je umělý přístav, bazény byly většinou vyhloubeny v zemi, proto je tu většinou dosti těsno. Ještě před třiceti lety tu bývala vesnice. Teď je tu čisté, moderní město, podobné snad Hradci Králové, ale nemá ovšem historickou část. Nakupovat tu za zlaté přichází málo

v úvahu, výhodnější je nakupování v Baltoně, za československé koruny. V té době ještě nebyl u nás Tuzex. Ale co potřebujeme na lodi, je zadarmo nebo velmi lacino za československé koruny. Na procházce Gdyní jsem viděl Dům námořníka. Je to hotel pro námořníky, kteří nemají ubytování na lodi, nebo pro jejich manželky. V přístavu je plno medúz, jsou prý žahavé, ale nikdo se tu pochopitelně nekoupe, neboť je voda velmi špinavá.

Třetí důstojník Toník Fojtů mě provedl po plachetnici s pomocným motorem Dar Pomořa, která slouží výcviku palubních důstojníků. Život na plachetnici není pro frekventanty procházka růžovým sadem. Ráno musí vylézt do stěžňového koše, podle potřeby svinovat nebo rozvinovat plachty. To není maličkost, stojí při tom na laně a opírá se o ráhno nebo druhé lano v pase, protože musí mít volné ruce. Nejlépe jsou na tom průměrně velcí chlapi, vysocí a malí jsou na tom hůř. Kormidlo je ovládáno obrovským kolem, které obsluhují dva chlapi. Spějí v závěsných sítích, ráno složí sítě a umístí místo nich stoly, které slouží k jídlu, ale také jako školní lavice. Zvracet smějí jen na přídi, kde jsou k tomu určené plechové trouby vedoucí do moře, na každé straně jedna.

Většina nákladu je naložena, zbývá namazat kohouty. Mám s sebou mít diplom. Zítra se Republika poprvé sama pohne. Po obědě palubáci (navigační důstojníci) něco počítají s pomocí tabulek k pohybům v přístavu. Počítání na lodi není jen ke stanovení polohy a směru, ale také k výpočtu správného rozložení nákladu – jenom to je celá věda, o které se píší knihy. Také nabrání pohonných látek, u nás mazutu, je celá věda. Jde o rozložení zásob po lodi. Seznámil jsem se blíže s kapitánem Klosem, šli jsme na poštu zavolat domů, pak jsme seděli chvíli v Interklubu na černém kafi. Bohatě napakovaní námořníci, kteří zmustrovali, to je definitivně opustili loď, odjíždějí. Večer jsme seděli s Čiňany u prvního inženýra, také Čiňana, pohostil nás výborným plzeňským a k tomu jsme přikusovali podivné slané sušené švestky a meruňky balené po jedné v papírkách jako bonbony.

Pak jsme uslyšeli hrozný zvuk. Byla to naše lodní pišťala, kterou třetí důstojník zkoušel. Zároveň přišel také lodivod a začne shifting, tak si připravuji kazajku a půjdu se dívat někam, kde nebudu překážen. Včera prý jela kolem nás loďka s členy naší akademie věd, včetně Laufika (Laufbergra), což byl náš profesor fyziologie, a mávali nám, ale nikdo nevěděl, kdo to je, a já jsem u toho nebyl.

Mezitím si kapitán nasadil čepici a u komína se opět ozvaly ty hrozné zvuky naší pišťaly, která má zřejmě zánět hrtnu. Venku sprostě fouká, tak se schovávám, ale kolem nás jede remorkér Zubr (říká se mu boxírák) a melodicky houká. Pak se silné stroje Zubr a Centaur zapřáhly do naší přídi a zádi, odtáhly nás od nábřeží a pak nás jako mršinu táhly zadkem napřed ven z bazénu a přitom poletovaly kolem nás jako svatojánské mušky. Dají naší lodi impuls doleva, ale sotva se hne, jedou doprava, aby ji zabrzdily. Sledovat jejich evoluce je velmi zajímavé. Nakonec nás přetočily do vedlejšího bazénu. Přístav má podobu ruky, je uzavřen hrází, vjezd je ohraničen dvěma majáčky, mezi které se vede loď, pak je větší souvislá plocha, která zastupuje dlaň a z ní vybíhají jednotlivé bazény jako prsty. Nakonec nám nos, to je příď, povlečenou provazovým pletivem určeným k navíjení úvazů na břehu, přitáhly k místu, kde je možné připojení na mazutové potrubí. Ráno jsem byl v Baltoně, zboží je tam dost, nakupovat za dolary je poměrně laciné, za zloté se to vůbec nevyplatí, to je v Praze za koruny lepší a lacinější.

Stavil jsem se u přístavního lékaře, dal mi kartičku na III. internu v Gdaňsku. Říkal, že nejlepší den je navštívit je v sobotu, kdy budou mít čas a mají seminář. Posílal jsem už domů adresu do dalšího přístavu. Sartori and Berger s/s Republika, Kiel, West Germany. Zkratka s/s znamená steam ship, tedy parník. Tak se budu poprvé plavit na Republice, i když jen kousek. Ráno jsem skočil k přístavnímu lékaři s biologickým materiálem a asi v 10 hodin nás remorkéry odtáhly od nábřeží a slavně jsme vypluli. Je 1. října, jednak mám narozeniny a zadruhé je čínský národní svátek. Proto jsme vypluli s vlajkoslávou, od příde k zádi jsou vyvěšeny

nejrozmanitější vlajky, které loď má. Budeme mít také slavnostní oběd. K odplutí se nám udělalo hezké počasí, i když ráno pršelo, svítilo slunce a nad přístavem byly mraky, byl to hezký pohled. Před přístavem čekala loď Olympia Sydney, ale vlajku měla finskou. Použil jsem poprvé triedr, který jsem doma nezapomněl. Je podle suchozemských měřítek prudký vítr, ale loď se ani nehne. Jen občas člověk pocítí sotva patrný náraz. V kajutě zjišťuji, že mám trochu nystagmus, ale je to asi od stálého pozorování běžících vln. Jak budu snášet moře, to budu vědět, až skutečně vyplujeme, zatím se loď téměř (zdánlivě) nehýbe, sotva zjišťujeme pohyb kupředu. Zaznělo zvonění na náš palubní zvon a zřejmě zastavujeme, v dálce už je vidět loď pilota, který nás povede do Gdaňsku, který je už krásně vidět. Venku je krásně, kus moře před námi je úplně stříbrný, kolem pobřeží je převážně žluté, v gdaňském přístavu vidíme jeřáby, naše vlajkosláva se třepetá. Podle většího větru už zase jedeme, nic není slyšet, ani stroje, necítíme pohyby nebo nárazy. Ano, podle bójí můžeme soudit, že zase jedeme. Ale přece ne, to nás jen hnal vítr, přijely remorkéry a drží nás na přívětrné straně, aby nás vítr nehnal do bójí, a stojíme. Nystagmus už mě dávno přešel, sedím na závětrné straně jídelny a dívám se na Gdaňsk. Čekali jsme před přístavem dost dlouho. Konečně nás remorkéry zatahly do poměrně úzkého Nového Portu a přistavily ke hrázi. Než naši palubáci (A. B. seamen, A. B. znamená am bord, což jsou plně kvalifikovaní námořníci, sloužící přinejmenším tři roky na palubě) ukončili práci, byly 3 hodiny. Všichni jsme zasedli ve velké jídelně (jinak jídelně mužstva) k slavnostnímu obědu. Proslovy nebyly dlouhé, protože se jen zhruba překládalo do češtiny a čínštiny. Číňani dostali po knížce o Československu s podpisy nás všech. Zpívali jsme střídavě jednu českou a jednu čínskou písničku. Kupodivu čínské písničky byly pro nás také melodické s orientálním nádechem. Číňané zpívali dobře, jeden z nich, Kao, byl nejlepším pěvcem na lodi. My jsme měli řízek, ananas a Chianti, Číňané měli svoje jídla. Samozřejmě jsme čínská jídla ochutnali, jinak

oni běžně nevaří, ačkoliv na to mají právo a svého kuchaře. Dnes měli kousky silně opečeného vepřového, kuřecí drůbky a játra v omáče. Kdybych nevěděl, že to vařil čínský kuchař pro Číňany, nebylo by mi to chutí nijak nápadné. Jedí po čínsku, jídlo je na míse, z níž si všichni berou tyčinkami, a v druhé ruce drží prázdnou misku pod soustem, zřejmě pro případ, že by něco ukáplo. Maso je vždy pokrájené a rýže hodně uvařená, takže není obtížné nabrat hůlkami sousto. Někteří Číňané jsou hned namazaní, po třetině plzeňského jen sedí a chechtají se jako nemluvnata a pomalu se vytrácejí. Většinou alkohol vůbec nepijí. Námořníci, kteří s nimi byli až 2 roky na palubě, říkají, že neznají lepší lidi. Druhý důstojník je takový rozcuchaný kluk, čtvrtý strojník je droboučký, cerebrální typ, velmi inteligentní, velmi hodný chlapec. První inženýr nebo strojník je jako první palubní důstojník chief, nemá služby, pracuje stejně jako velitel lodi podle potřeby, proto musejí být čtyři strojníci a střídají se po čtyřech hodinách. Teď mužstvo: Kio, veselý a chytrý přední námořník. Han, i podle našich měřítek velký hezký chlapec, veselý, stále něco vykládá, ovšem čínsky, přesněji řečeno šanghajsky. Bootswein, palubní předák, má široký tibetský obličej. Tomu vytýkají jen to, že je málo přísný na naše námořníky a raději si všechno udělá sám. Vzhledem je zajímavý Ah-Ta, má smutný pohled nehybného obličejce, jako Frigo. Důstojníci mají daleko evropsštější obličejce než ostatní Číňané, také Han. Kdyby nebylo černých vlasů, někdy by si nebyl člověk jistý, že to jsou Číňané. Ještě k jídlu, naši Číňané nejedí žádné červy nebo hady. To prý jedí Kantonci, a naši se proto na ně dívají z patra. Čtvrtý strojník vykládá, že dříve jedli Kantonci jako pochoutku opičí mozek. Opici dali pod stolek, který má otvor pro vršek hlavy. Opici dráždí a když je rozzlobená, hlava rodiny vezme meč a obřadně usekne opici vršek hlavy, který trčí ze stolu. Mozek osolí a okoření a hůlkami se do něj pustí. Tuto historku jsme slyšeli od každého, kdo přišel na loď a slyšel, že jedem do Kantonu. Možná, že se to vykládá, jako že přeloučští radní tahali vola na střechu radnice, aby se tam napásl.

V sobotu jsem byl na III. interní klinice v Gdaňsku. Odtud do Vřešče je to kus a to se ještě ukázalo, že část III. interny, která se zabývá endokrinologií, není ve Vřešči, ale na druhém konci Gdaňsku. Tak jsem jezdil sem tam přes celý Gdaňsk, což mi nevadilo, alespoň jsem si ho prohlédl. Profesor Pouson mě provedl po klinice, byl jsem také na vizitě. Materiálně i personálně jsou slušně vybaveni, určitě lépe než mimopražské kliniky. Našeho profesora znali podle jména a hned říkali: „Hormony sterydové.“ To byl název monografie, kterou tehdy profesor Charvát vydal. Profesor Pouson tam měl adjunkta, jakéhosi primáře, který měl na krku ze jména nemocniční administrativu. Pak mě profesor odvezl do města k nádraží. Měl jsem jet rychlodráhou, ale u pokladny byl nával, tak jsem šel kus pěšky, kus jel tramvají a pak už pěšky na loď.

Gdaňsk byl rozbitý z osmdesáti procent, zničen byl například krásný Dlugy targ s patricijskými domy zdobenými sgrafity a malbami. Zničené domy se staví podle starých kreseb. Nebyly naštěstí zničeny úplně. Kupodivu nádraží zůstalo stát, ale jinde často není možné poznat, kde byly domy a kde ulice. Byla to snad největší spoušť po Varšavě. Také se tam hodně stavělo, i když mnoho historických staveb bylo stále v troskách, ale opravovaly se a bylo zřejmé, že zanedlouho bude Gdaňsk zase hezké město. V troskách jsou totiž jen historické budovy, které se opravují, jinak se trosky odstraňují. Město má spoustu zahrad, parků a stromořadí, kolem jsou zarostlé vršky, starým městem procházejí kanály, kde kotví malé lodi. To byl zřejmě historický přístav, naše loď by se tam nevešla. Z předválečné doby jsem si pamatoval, že kupecké domy měly vikýře obrovských půd vystrčené nad kanály, aby se zboží mohlo vykládat a nakládat přímo do lodí a skladišť. Odpoledne jsem kurýroval československou konzulku ze Štětína. Ještě jsem měl v plánu jet do Gdyně k přístavnímu lékaři. Včera jsem měl po slavnostním obědu splácaný žaludek, pil jsem všechno možné, ale opilý jsem nebyl ani trochu. Svěřil jsem se třetímu důstojníkovi Tondovi Fojtovi se svou včerejší lehkou závratí, on mi řekl,

že měl mnohokrát pořádnou mořskou nemoc, že by mi opatřil kbelík a že mi nechá včas vyklidit moje dolejší apartmá, abych měl vlastní koupelnu a záchod a abych, kdyby mi bylo zle, nemusel vycházet ze svých komnat. Ty bych opouštěl, jen když by to bylo nezbytné. Dole na můstku byla napříč lodí místnost, které se říkalo štábní nebo kapitánská. Tam patřili velitel, politický zástupce, oba chiefové, tedy první důstojník a první strojník, lodní hospodář, politický a já, tedy lékař. Obsluhuje chief-steward v bílém smokingu. Ostatní důstojníci mají vlastní jídelnu. Je to zřejmě proto, aby co se vykládá ve vedení, nebylo – možná dokonce překroucené – za chvíli předmětem konverzace po celé lodi. A ještě něco pro zasmání. Zabouchl jsem si dveře kajuty a klíče jsem nechal ležet na stole. Prolézal jsem bulají, ale zachytil jsem se za trochantery, a tak mi tam musel vlézt hlavní steward Matíášek, hubený jako nudle. Odpoledne jsem byl s třetím důstojníkem Toníkem Fojtem, druhým důstojníkem Ni-fu a hospodářem Křivánkem na procházce po městě a fotografovali jsme, mně se zadrhl film, ale Toník měl Leiku, tak jsem byl klidný, že nějaké snímky budou. Prochodili jsme staré město a sháněli pohlednice, ale bylo jich k dostání málo a nebyly dobré. Pak jsme jeli do Sopot, což jsou mořské lázně mezi Gdaňskem a Gdyní. Na fotografování bylo už pozdě. Lázně se skládají ze samých vilek. Hezké počasí, modrá obloha s červánky a mlžným oparem. Molo jde daleko do moře, je to místní promenáda, pohled byl k večeru, kdy jsme tam přišli, překrásný. U toho mola je kulturní park se zpěváky, ale nám začínala být zima a šli jsme domů. U lodi jsem potkal kapitána a šel jsem s ním telefonovat do Spedrapidu, je to kousek od lodi. Já a politický zástupce kapitána Majer jsme se dočkali spojení, kapitán Klos s námi seděl, ale spojení se nedočkal. Dnes jsem byl v Baltoně, koupil jsem potahy na kožichy, kufr, černé, bohatě krumplované, ale pěkné boty. Dále jsem si koupil fresko na šaty, které si nechám doma ušít, a nějaké košile a ponožky. Odpoledne jsme s hospodářem projeli celé trojměstí. Konzul nás vzal do Sopot, tam vystoupil a my jeli do Gdyně, kde jsme měli každý co dělat, já jsem potřeboval

zajít k přístavnímu lékaři. Konzul byl na lodi kvůli mořskému protestu. To je hlášení události, která může mít význam, aby byla úředně zaznamenána. V našem případě to byla skutečnost, že se loď ocitla jeden metr ode dna. Mohlo se při tom stát, že by se dotkla dna a nabrala vodu, což by se zjistilo teprve, až by se vyprázdnilo skladiště. Auto nás vzalo do Sopot, ty jsme prošli a sedli na tramvaj. Do Sopot kromě rychlodráhy jede z Gdyně trolejbus a od Gdaňsku tramvaj. Přes Olivu, kde je biskupská katedrála. Je památná tím, že tam Čapek ze Sán s bratříky vjel až do Baltu, aby ukázal, že je zastavilo teprve moře. Pak jsme jeli do Vřešče a Nového Portu na loď. Je to utěšený kraj, háje, zahrady, ale ne tak pěstěné jako u nás. Mezi tím osady, domky se zahrádkami a zase ulice nízkých nebo jednopatrových domků, hodně listnatých hájků a skupin stromů, občas je vidět moře a všude jezdí tramvaj. Už se tu trochu vyznáme, bohužel nemáme k dispozici mapu.

Loď klesá o poslední centimetry a milimetry, co nevidět vyplujeme. Kotva je natřená stříbřitou barvou, celá loď je čerstvě natřená elegantní šedivou. Kotvu zvedat nebudeme, protože jsme uvázaní k nábřeží, ale obrazně řečeno už brzy zvedneme kotvy a ahoj, pohasíme si to do Kielu.

Cesta do Kielu

7. 10. 1954 – Před chvílí jsem obědval, ještě v klidu jsem si dal dršťkovou polévku, výtečnou omeletu a černou kávu, a právě jsem vyšel na palubu a viděl, že chlapci jsou na přídi a na zádi, rukávy stažené, protože je dost chladno, a pozorují, jak nás remorkéry začínají odtahovat od nábřeží. Trap už je zvednutý, ostatně jsme nad nábřežím jen jako zvýšené přízemí, nevysoko nad vodou, zato do hloubky dvou- až třípatrového domu pod vodu. Mezi bokem lodi a nábřežím je asi půl metru nebo metr prostoru a už pokračuje záď lodi, která je vpředu ve směru jízdy několik metrů od břehu, aby-