

Jiří Borovička, OK4BI/MM

Vlastní životopis

CZECHOSLOVAKIA
QRA: JIŘÍ BOROVÍČKA, PODLÁZKY 79 U MLADÉ BOLESLAVĚ - CZECHOSLOVAKIA

TO RADIO *OK3-8549*

UR CW-FONE CLO/OSO
sprt

ON *9.3.* 19 *57*

AT *1555* GMT

ON *3.5* MC-RST /
TX: *MOD infopa 2W*
RX *0-V-1*
AER *frako Horn*
REMARKS *tu ob.!*

OK1BI32

QSL DIRECT
OR VIA CAV PRAHA 1 P. O. BOX 69

vy 73 ES FB DX FM OP
Jirka

CZECHOSLOVAKIA

OK1BI

To Radio *OK1CEJ* Confirming our 2 Way ~~CW-FM-SSB~~ QSO
of *26-2-1979* at *1951* GMT on *145*
0290 MHz Ur sigs RST *50*

Tx *10* W Rx Ant *HB9CV*

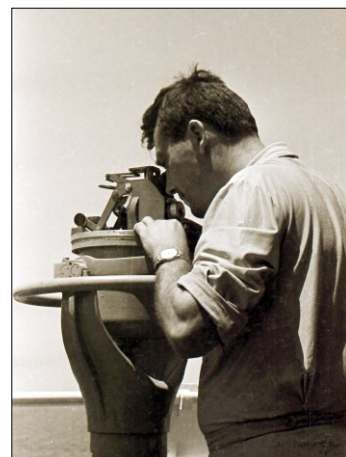
QRA *Jirka* 73! JIŘÍ BOROVÍČKA
QSL via CRC QHT: *SEC*
P. B. 69 Praha 1 *HJ19g*

OK 1 MAX PRINT

Téměř zároveň se vznikem republiky se pod československou vlajkou začaly plavit námořní lodi ve vlastnictví různých společností tuzemských i zahraničních. Námořní plavba se proměňovala spolu s politickými a hospodářskými poměry v zemi, až nakonec v roce 1959 nadlouho zakotvila v akciové společnosti Československá námořní plavba. K padesátému výročí vzniku podniku sestavil František Ptáček, sám důstojník námořní plavby, dvousvazkový sborník medailonků některých významných osobností, Modré medailonky. Mezi oslovenými byl i Jirka, OK1BI, který u společnosti sloužil jako radiodůstojník.

V komunitě zdejších radioamatérů patřil Jirka ke známým a oblíbeným postavám. Nejen kvůli exkluzivnímu provozu pod námořní značkou OK4BI/MM, ale hlavně kvůli řadě technických publikací a dalším formám osvěty, kterými spoustě radioamatérů OK pomohl v orientaci v technické problematice, i jako přímá inspirace při konstrukci zařízení. Všechny detaily jeho bohatého života znal ale málokdo, proto životopis, který pro Modré linky zpracoval, přinese asi mnoha čtenářům řadu překvapení. Text zveřejňujeme bez jakýchkoli zásahů: objevují-li se v něm někde drobné věcné nebo formální nedostatky, jsou vyváženy autenticitou, a zejména pak bohatým přínosem, který Jirka pro radioamatéry v OK znamenal.

Sonja, OK1VSV,
Laco, OK1AD,
Honza, OK1XU



Na MS Vítkovice, u navigačního zařízení, na MS Jiskra, s ex OK1VE u Niagarských vodopádů, s OK1VSV, na Guantanamu.

Jiří BOROVIČKA

Radiodůstojník Československé námořní plavby.

Červenec 1965 až leden 1972,

březen 1990 až listopad 1993.

Narozen, ve znamení Vodnáře v lednu 1932, v Podlázkách u Mladé Boleslavi.

Čas letí jako voda a najednou člověk zjistí že to již dopředu nejde, že už nestačí fyzické síly a s psychickými to není jako ve dvaceti. Přidají se nemoci, zeslábné sluch i zrak a uvědomí si, že mu zbývají pouze vzpomínky na předchozí životní snahy a střídavé úspěchy i neúspěchy. Píši toto v době, kdy mám již 76. narozeniny za sebou.

Pocházím z malé obce Podlázky, která se nachází v malebném údolí řeky Jizery. Nad obcí se tyčí starý hrad z 12. století, nazývaný pro svůj typický tvar „Putna“. Tento hrad, spolu s mladoboleslavským hradem, je nejnižší částí oblasti zvané Český ráj. Obec je oddělena od velkého města Mladá Boleslav pouze řekou. Protože tenkrát neexistovala žádná místní doprava, denní docházka do měšťanské a střední školy pěšky byla samozřejmostí.

Bezstarostné dětství skončilo nástupem do obecné školy, kdy současně začala II. světová válka. Z té doby mi v paměti utkvěla příhoda, na kterou jsem si později několikrát vzpomněl. Mému strýci, který bydlel u nás, předpovídala stará cikánka budoucnost a uvedla, že strýc zahyne utopením v moři. Všichni se tomu smáli. Strýc byl celkem nevýrazný, neprůbojný člověk, pracoval jako dělník v mladoboleslavské škodovce. Jak ten by se mohl dostat na moře. Nemyslitelné. I když na tyto věci jsem nikdy nevěřil, na tuto předpověď jsem si občas vzpomněl když jsem sám již na moři jezdil. Hlavně v kritických situacích za velkých mořských bouří, kdy šlo doslova „o hubu“. Jako děcko jsem byl u té předpovědi přítomen a tak co jestli to neplatilo pro mne? Dnes již mohu s určitostí říci, že předpověď se nesplnila.

Bylo mi pár měsíců po 13. roce, když válka skončila. S několika kamarády jsme si založili foglarovský klub, který se zanedlouho stal součástí skautského oddílu. Stali jsme se horlivými čtenáři časopisu „Mladý hlasatel“ (později „Vpřed“ a „Junák“) a tady začala nepřímou mojí životní kariérou. Časopis uveřejňoval mnoho článků poučných a populárně vědeckých, pochopitelně na úrovni chápání chlapeckého věku. Mimo jiné tam byla ukázka signalizačních vlajek námořních lodí a hlavně Morseova abeceda. Ta tam byla uvedena s pomocnými slovy pro snadnější zapamatování. Na příklad písmeno –D–, čárka a dvě tečky znělo jako DÁLAVA. Stejně tak každé z 27 písmen abecedy mělo své pomocné slovo. To umožnilo rychlé zapamatování celé abecedy. A tak jsme morseovku využívali při různých hrách, tajných dopisech apod. Někteří radiotelegrafisté tvrdí, že je to mášlo při přechodu na zvukové signály v radioprovozu. S tím nesouhlasím. Kdo měl trochu hudební sluch, tak i při zvukových signálech se mu z počátku tato pomocná slova vybavovala a mohu říci, že mi naopak umožnila ve schopnosti přijímat i signály s velkou rychlostí.

Další podíl na formování zájmu měly i nádherné povídky Otakara Batličky. Tento spisovatel, cestovatel, dobrodruh i radiooperátor na námořní lodi v předválečném období měl fantastický dar poutavě psát o svých dobrodružstvích z cest po celém světě. A to byla voda na mlýn romantických duší pubertálních chlapců. Nejedno z nich zatoužilo také po poznání světa. Platilo to i na mne.

Po skončení měšťanky nám přidali ještě tzv. Jednoroční učební kurs, který jsem ukončil v 15 letech, v roce 1947.

Přišlo rozhodování co dál. Táta, který se vyučil zámečnickem u státních drah – ČSD, a postupným zvyšováním kvalifikace se stal strojvedoucím, trval na tom, že musím vystudovat s maturitou. (tenkrát to bylo jako dnes být inženýrem.) V Ml. Boleslavi byly 4 střední školy: průmyslovka se zaměřením na automobilový a letecký průmysl, gymnázium a reálné gymná-

zium jako základ ke studiu na vysoké škole humanitního nebo technického zaměření. Další školou byla obchodní akademie určená pro podnikatele, obchodníky a zahraniční obchod. Její kredit byl vysoký. V souboji rozhodování jsem podlehl vlivu spolužáků a přihlásil se na Obchodní akademii i když jsem cítil zájem spíše na techniku. Ale který patnáctiletý kluk má jasno co chce nebo bude chtít.

Po přijetí jsem začal studovat taje obchodního vzdělávání. Spolužáci byli prakticky všichni potomky drobných podnikatelů a obchodníků a obzvláště jeden z profesorů mi dával často a nepokrytě najevo, že do této party nepatřím. V duchu jsem s ním souhlasil, ale z jiných důvodů. Prostě mne to nebavilo a věděl jsem, že to bylo mojí chybou. Táta ale řekl, že musím mít maturu a tak jsem vydržel.

Přišel rok 1948 a původní obsah výuky, zaměřený na kapitalistickou ekonomiku, se začal výrazně přetvářet na ekonomiku socialistickou s častými změnami učebních osnov. Školu jsem mohl ukončit brzy a nechtěně. Když vyhodili oblíbeného profesora z politických důvodů, jako třída jsme se za něj postavili. Nic to stejně nepomohlo. Měl jsem na starosti obsluhu školního rozhlasu. Měl jsem rád dobrou muziku a když kamarád donesl gramofonovou desku se slavným šlágreem Lionela Hamptona Hey ba bap rebap pustil jsem ji do školního rozhlasu. Asi to byla klukovina, která byla označena jako provokace. Obrovský kolotoč který to spustilo, končil návrhem na vyloučení ze školy. Po dlouhých bojích byl návrh zrušen a tak jsem mohl pokračovat ve studiu.

Přišel za mnou kamarád z obce a přinesl mi na ukázkou časopis Čs. amatérů vysílačů „Krátké vlny“. Se zájmem jsem si ho přečetl a už jsem byl chycen za drápek. Nejbližší pobočka ČAV byla ve 30 km vzdáleném Turnově. Bylo to na naší trati a tak jsem tam začal jednou týdně dojíždět. Vedoucí pošty, Míla Burda byl předsedou a aktivním amatérem se značkou OK1BM. Když mi po prvé předvedl spojení se stanicí z Nového Zélandu, byl jsem ztracen. Hltal jsem vypůjčenou literaturu a začalo mi být jasné, že obchodní kariéra mi může být ukradená. Stal jsem se pověstný tím, že jsem pod lavicí soustavně studoval nějakou odbornou literaturu a téměř nevnímал výklad profesorů. Stal jsem se organizovaným amatérem posluchačem s přidělenou mezinárodní posluchačskou značkou OK1-6132. Poslouchal jsem na svůj první, vlastnoručně vyrobený, krátkovlnný přijímač. Když mi začaly docházet první posluchačské QSL lístky z celého světa byl jsem na vrcholu blaha. V atlasu jsem příslušná místa ihned vyhledal a o dané zemi pročítal další informace. Mohu říci, že právě tato činnost mi pomohla k prohloubení zeměpisných a často i jazykových znalostí.

Samozřejmě jsem toužil po získání vlastní koncese umožňující soukromé vysílání z domova. Tenkrát to nebylo jednoduché. U mne navíc hrála roli nesplněná podmínka plnoletosti, která byla 21 roků. Pomohl mi právě schválený zákon o snížení na 18 let. Přihlásil jsem se ke zkouškám v roce 1950 a od března 1951 získal koncesi s amatérskou značkou OK1BI. Do maturity mi chyběli 4 měsíce.

Byl jsem již definitivně rozhodnut směřovat svou životní kariéru k modernímu a rozvíjejícímu se oboru - elektronice. V té době však nebylo možné volit si zaměstnavatele podle svého přání. Maturanti dostávali tzv. umístěnky, které jim určovaly kam musí nastoupit. Já jsem dostal umístěnku podle studovaného oboru a to do mezinárodní akciové společnosti CENTROTEX a.s. Praha. Byla to výsadní společnost, zabývající se exportem a importem textilu. Hodně pracovníků z těchto „výsadek“ se postupně dostávalo do zahraničí jako delegáti. Jiná pracoviště takové možnosti neměla. Prostě terno, které mi mnoho spolužáků závidělo. Já jsem však byl zklamán, únik nebyl možný.

Během posledních prázdnin mi však přišel dopis z Prahy, že se do Prahy přesouvá z Bruselu sídlo Mezinárodní rozhlasové organizace (OIR), Ta se zabývala technickou kontrolou rozhlasových vysílačů na středních a dlouhých vlnách. Prováděla pravidelná měření stability kmitočtů vysílačů, síly pole a dalších parametrů a publikovala je v pravidelných

mezinárodních bulletinech. Přemístění do Prahy jako středu Evropy zabezpečovalo přesnější výsledky než na okraji Evropy v Bruselu. Nabídli mi práci v technickém centru budovaném jižně od Prahy. (Od koho na mne dostali typ jsem se nedozvěděl dodnes) Neváhal jsem ani vteřinu, zajel do jejich sídla kousek nad Bertramkou a s nabídkou vyslovil souhlas s tím, že mne vyváží z povinnosti nástupu podle umístěnky. To si zařídili a tak jsem 1. září 1951 nastoupil v technickém centru jako operátor. Sen se splnil, začal jsem pracovat v oboru. Práce byla zajímavá. Protože to byla organizace mezinárodní a podle jejich zvyklostí naše týdenní pracovní doba byla jen 36 hodin (jinde 48 hod týdně). Zbývalo i více času na záliby, především na amatérské vysílání a bastlení. Pracoviště byla vybavena nejmodernější technikou špičkových světových firem a to dávalo velké možnosti se něčemu naučit. Maximálně jsem toho využíval.

V letech 1953 – 55 jsem si odbyl základní vojenskou službu. Většina z těch, co jsme spolu fašovali onuce, přišla z různých oborů a spojařina byla pro ně neznámou vesnicí. Tvrdý výcvik, hlavně v morseovce a obsluze radiostanic, mnoho z nich přiváděl k šílenství. Byli jsme tam dva koncesovaní amatéři, morse jsme zvládali levou rukou již s vysokými tempy, obsluhu radiostanic jsme ostatním přednášeli sami. I velitelé zasedali do lavic a učili se s ostatními. Prostě rajská vojna i když to bylo za Čepičky. Kdo to pamatuje ví o čem je řeč.

Po vojně jsem se vrátil zpět do technického centra : protože v té době se rozbíhala televize, došlo i ke změně názvu organizace rozšířením na OIRT – Mezinárodní rozhlasová s televizní organizace. Na pracoviště nastoupili další dva pracovníci. Jeden z ministerstva zahraničí, kde pracoval jako telegrafista. Nevím proč musel odejít, ale dělal ze sebe suverénního telegrafistu a ohromného frajera. Vždyť pracoval na ZAMINI a to už je něco. Jak jsme proladovávali přijímače a narazili jsme na telegrafní stanici už křičel: nech to, beru, beru hned sděloval co vysílá. Protože jsme s kolegou oba vládli morseovku, brzy jsme zjistili, že říká něco jiného než stanice vysílala. Tak jsme se na něj domluvili a naladili jsme radiodálnopis. Jeho cvrlikání zní podobně jako rychlotelegrafie. A už se ozvalo jeho : nech to, beru, beru a hned sypal co vysílá. Začali jsme se smát a zeptali ho, proč se musí kupovat drahé radiodálnopisné přístroje když existují lidé s fenomenální schopností brát radiodálnopisné signály sluchem. Pochopil a dal pokoj.

Druhým novým kolegou byl Míla Bačina., člověk, který mne má na svědomí. Ten skončil jako radiodůstojník námořních lodí. Během společných nočních služeb vypravoval o svých cestách po světě, kde jezdil s kapitánem Klosem. Jeho poutavá líčení cest do námořních přístavů ve mne zanechala silný dojem. Dnes neposoudím co byla pravda a co ne, ale pro mne byla silným impulsem. Přihlásil jsem se na ministerstvu spojů ke zkouškám k získání „Vysvědčení radiotelegrafisty II. třídy „. To bylo podmínkou pro práci námořních radiotelegrafistů a s leteckou doložkou i palubních operátorů u aerolinek států, které byly členy Mezinárodní telekomunikační unie.

Zkoušky se konaly pouze dvakrát do roka a vždy maximálně dva adepti. Zkoušky byly velmi náročné a tak zájemců mnoho nebylo. Zkušební komisi tvořili odborní náměstci ministra a ministrův podpis garantoval kvalifikaci vůči světu. Vysvědčení mělo platnost bez nostrifikace ve všech státech světa.

Předsedou zkušební komise byl dr. Buršák. Ten byl spoluvůrcem bible veškerého radiokomunikačního dění „Řádu radiokomunikací „, a byl členem čs. delegace v Atlantic City, kde byl v roce 1947 zpracován a schválen. Tento „Řád“ nebyl do češtiny přeložen a bylo nutné ho studovat v originále. Dr. Buršák byl i zkušebním komisařem na paragrafy „Řádu“ a bylo o něm známo, že je zkouší v anglickém znění. Do termínu zkoušek jsem měl 6 měsíců.

Zhodnotil jsem si vlastní situaci. Na morseovku jsem si mohl troufnout jít bez přípravy. Stejně tak jsem mohl jít i na zkoušky z radiotechniky, požadované v rozsahu maturity střední průmyslové školy elektrotechnické. Na studium českých komunikačních předpisů jsem si vyčlenil týden. Angličtinu, která byla samostatným zkušebním předmětem, jsem

dřel 4 roky na Obchodní akademii a říkal si, že s tím musím vystačit. Takže téměř 6 měsíců jsem věnoval velice tvrdému učení Řádu radiokomunikací. Obavy se naplnily, mnoho částí zkoušky probíhalo v angličtině. Výhodou však bylo, že tím byly splněny obě zkoušky. Kde jsou ty časy, dnes si z toho již prakticky nic nepamatuji.

Při předávání vysvědčení mi předseda blahopřál, prý jsem první, kdo zkoušky udělal na poprvé.

Získáním mezinárodního vysvědčení se mi splnil nejdůležitější krok k případné práci na námořních lodích. Jak ale pravil klasik : za vším hledej ženu. Vzhledem k nejasné situaci v rodinných vztazích jsem otázku případného odjezdu na loď zatím odložil. Pokračoval jsem v práci v OIRT. Tam se provádělo technické měření rozhlasových vysílačů převážně na dlouhých a středních vlnách a platilo přesvědčení, že stanice pracující na velmi krátkých vlnách je možné přijímat pouze v dosahu přímé viditelnosti. Byla o tom přesvědčena i řada odborníků. Z vlastních zájmových pokusů jsem nabyl přesvědčení, že vlny VKV se mohou šířit i ohybem na větší vzdálenosti. Na pracovišti OIRT jsem tento názor propagoval tak usilovně, že jsem byl pověřen úkolem svá tvrzení prokázat. Kolem vily technického centra bylo velké množství dřevěných stožárů o výšce cca 25 metrů, které byly součástí goniového systému ADCOCK pro dlouhé a střední vlny. Na jeden z těchto stožárů jsme instalovali mnohaprvkovou směrovou anténu pro rozhlasové pásmo VKV a pevně ji nasměrovali na jihozápad, na Bavorsko. Tam bylo již v pravidelném vysílání největší množství vysílačů. Jako přijímače jsme použili typ AR88 americké firmy RCA. Ten měl již relativně přesný měřič síly signálů. Ve spojení s citlivým předzesilovačem, který právě vyvíjeli pracovníci Výzkumného ústavu rozhlasové techniky, se podařilo pravidelně sledovat a měřit několik desítek stanic. Po půlročním ověřování a zpracování výsledků bylo rozhodnuto měření VKV vysílačů zařadit do programu. Pro tyto účely byla postavena vedle vily 30m vysoká věž vybavená technikou fy Siemens. Dokončení ale bylo již v době, kdy jsem sám pracoval na jiných věžích a jinde.

V létě 1956 probíhaly letní olympijské hry v australském Melbourne. V té době ještě neexistovaly satelitní přenosy, kabelové přenosy přes půl zeměkoule byly neúnosně drahé i když šlo jen o přenosy rozhlasové (televize ještě nebyla běžná) a tak bylo nutné využívat radiový přenos na krátkých vlnách. Šíření krátkých vln je záludné. Záleží nejen na ročním období, ale i denní době, velikosti vysílané energie a řadě dalších faktorů. Australská strana zaručovala, že bude použito silných rozhlasových vysílačů, přijímačové vybavení na naší straně bylo to nejkvalitnější, co jsme mohli použít (tzv. diverzitní přijímače pro potlačení silných úniků). Všechny technické zkoušky před zahájením her byly slibné. Linkou jsme byli propojeni do Čs. rozhlasu, kde se měly přenosy nahrávat na magnetofon a – vzhledem k časovému rozdílu – vysílat v jinou, vhodnou dobu.

A jak to už někdy bývá, skutečnost je značně rozdílná. Současně se zahájením her nám australané oznámili, že z „nějakých“ důvodů musí přenosy zajišťovat pouze pomocí náhradních, podstatně slabších, vojenských vysílačů. Dopadlo to jak to dopadlo. Vlivem podmínek šíření krátkých vln byly přímé přenosy nepoužitelné, kromě několika. Značné rušení, úniky a zkreslení nemohly splňovat náročné požadavky na kvalitu rozhlasového vysílání. Z nekvalitních záznamů se jen velmi obtížně daly sestavit alespoň komentáře k některým disciplinám. Zmiňuji je o tom hlavně z důvodů, že se stejnými efekty se často setkávali i radiáci z našich lodí při spojení z lodí do přístavů. Je známo, že z oblasti Pacifiku navázat spojení do Radio Szczecin bylo možné třeba jen v „okně“ trvajícím pouhých 15 minut během 24 hodin a to ne každý den.

Elektronika je obor s velmi širokým záběrem. Využívá v plném rozsahu shodných fyzikálních zákonů, ale v širokém spektru dílčích oborů se výrazně liší v praktickém řešení.

Jako Vodnář, který má ve své horoskopové charakteristice uvedenou touhu po poznávání nových věcí, tak jsem byl i já tlačěn ke snaze něco objevovat a zkoušet. Praktikoval jsem

to v domácí amatérské laboratoři, ale chtěl jsem to dělat i profesionálně. Od nového roku 1957 jsem proto začal pracovat ve výzkumném a vývojovém oddělení TESLA, Praha-Hloubětín. V té době pracovala televize pouze v Praze a Ostravě. Měli jsme za úkol postupně vybudovat síť televizních vysílačů. Zaměření jsem měl na vývoj měřicí techniky pro nastavování vysílacích anten. Na vývoji a konstrukci vysílačů pracovali jiní kolegové. Tlak státních orgánů na urychlení výstavby a chodu vysílačů byl enormní., nebylo mnoho států v Evropě, kde by televize fungovala s větším pokrytím území. To vedlo k tomu, že v laboratoři se provedl základní vývoj a dokončovalo se za chodu, přímo na vysílačích. Měsíc na pracovišti a tři měsíce v terénu. Většina vysílačů byla umístěna na kopcích, mimo civilizaci. Podílel jsem se na práci a uvedení do chodu vysílačů Kamzík v Bratislavě, Kojál u Brna a východočeského vysílače Krásné. Ještě před uváděním brněnského vysílače jsme instalovali TV vysílač se studiem na 1. strojírenském veletrhu v areálu výstaviště. Provoz byl ukázkový pro návštěvníky. Výstavbu tohoto vysílače jsem měl také z velké části na starosti.

Z výše uvedeného je zřejmé, že značná část roku byla mimo laboratoř a cikánský způsob života mimo civilizaci mohl vyhovovat svobodným. Práce byla sice zajímavá ale jako čerstvému ženáči s děckem již častá odloučenost od rodiny přestala vyhovovat. Získali jsme byt v Dejvicích a i dojíždění do Hloubětína - téměř jeden a půl hodiny s třemi přestupy na tramvaj a totéž zpět se mi přestalo líbit. Našel jsem si proto nové zaměstnání, pouhých 10 minut od bydliště. Ústav leteckého zdravotnictví patřil sice pod ministerstvo obrany, byl jsem tam však jako civilní zaměstnanec. Ústavem procházeli všichni vojenští i civilní piloti a létat mohl pouze ten, kdo prošel přísnou zdravotní kontrolou.

Součástí Ústavu bylo i vývojové pracoviště s elektronickou laboratoří. Vycházelo se z toho, že práce pilotů, především v tryskových letadlech, je mimořádně namáhavá a představuje zátěž, ohrožující život. Zdravotní kontroly na zemi, relativně v klidovém režimu, nemohly zjistit, co se s pilotem děje nahoře během letu, často i ve velkých výškách. Potřebovali jsme vyvinout zařízení, které by umožňovalo měřit bioelektrické hodnoty člověka na velkou vzdálenost bez přímého propojení osoby s měřícím přístrojem. Tato potřeba není jen u pilotů, žádaná je i v pracovním lékařství, u sportovců a především v kosmickém lékařství. Vyvinout a vyrobit takové zařízení bylo mým úkolem.

To byl začátek biotelemetrie u nás. Nebyly známé žádné výsledky ani ze zahraničí a tak se nebylo čeho chytit. První úspěšný pokus bezdrátového přenosu EKG se povedl v areálu ÚLZ na vzdálenost téměř 1 km již začátkem roku 1962. Další pokusy již pokračovaly měřením EKG pilota z tryskového letadla za letu z letiště Kbely až k Prešovu a zpět. Samostatné lety byly velmi drahé a tak jsme začali spolupracovat se zkušebními piloty na letišti Vodochody, kde se vyráběly cvičné letouny L-29. Každý letoun z výroby musel projít složitou cestou zkušebních letů a náklady byly součástí výrobních nákladů. Létalo se denně a zkušební piloti byli ochotni s námi spolupracovat. To významně urychlilo celý vývoj. Biotelemetrická měření byla rozšířena o další kanály a tak jsme mohli kontrolovat zdravotní reakce v dosti širokém rozsahu. Kromě EKG jsme měřili respirační, dechovou křivku, EMG – svalové reakce, stresové napětí a v omezené míře i EEG – reakce mozkových vln.

V dubnu 1962 šel do kosmu první člověk, Jurij Gagarin. Sověti neměli zařízení pro jeho biotelemetrická měření. Pamětníci jistě vědí, že sovětský kosmický výzkum, spadající pod armádu, měl nejvyšší stupeň utajení a že nejvyšší tvůrce Koroljov nebyl dlouho znám. Vždy byl uváděn pouze funkcí jako Hlavní konstruktér. Podobně i ostatní pracovníci týmu. I my jsme spadali pod armádu a ta byla požádána o spolupráci v biotelemetrii. Z kosmického centra přijeli dva pracovníci, Hlavní elektronik který se představil jako ing Rusakov (jistě krycí jméno) a doktor Abajev, lékař. Byl šéfem projektu Lajka, vyslání prvního živého tvora do vesmíru. Při maximálním utajení jim byla předána veškerá dokumentace šestikanálového zařízení k měření biotelemetrických hodnot umístěné v malé krabičce. A to ještě neexistovala mikroelektronika. Jejich třítydenní pobyt byl spojen s technickým výkladem funkcí, denně

16 až 20 hodin. Mnohem později, po letech měli někteří spolupracovníci možnost se do kosmického centra u Moskvy i podívat. Moc by mne to zajímalo, bohužel v roce 1964 bylo vše přísně tajné a žádný cizinec neměl naději.

Na výsledky mé práce bylo také uvaleno embargo, Zájemců z pracovního a sportovního lékařství bylo dost, ale měli smůlu. Přesto jsem sestavil „z odpadků“, druhé zařízení, daleko méně kvalitní, které již nepodléhalo utajení a použil jsem ho jako zlepšovací návrh pro pracovní lékařství Vinohradské nemocnici. V roce 1964, jako nelékař, jsem byl přijat za člena Lékařské vědecké společnosti J.E.Purkyně.

Již dříve jsem uvedl, že poslech dobré hudby byl mým koníčkem. V reprodukci hudebních děl se objevila novinka, která reprodukci výrazně zkvalitnila – stereofonie. Do té doby si nadšenci vyráběli kvalitní zesilovače (říkalo se jim Hi-Fi, high fidelity – vysoká věrnost) avšak pouze pro poslech monofonních gramofonových desek. V listopadu 1957 vyrobila americká firma RCA Victor první stereofonní desku. Tento nový trend v oblasti reprodukce pohotově zachytila i naše firma Supraphon a již v roce 1960 vydala první zkušební desku ve velmi dobré kvalitě. Zájem HiFi fandů byl enormní. To nás, skupinu nadšenců s propagátorem Jirkou Jandou, vedlo k založení Klubu elektroakustiky. Pro mimořádný zájem bylo nutné – především z prostorových důvodů - omezit počet členů na 150. Členy bylo mnoho známých hudebníků, hudebních techniků z rozhlasu a televize a dalších lidí, zabývajících se se zvukem profesionálně. Pořádali jsme kvalifikované přednášky hudebních i hudebně-technických teoretiků a praktiků. Vydávali jsme i oblíbený a žádaný časopis Hudba a zvuk na který pamětníci vzpomínají dodnes. V rámci klubu jsme vyrobili stereofonní magnetofon špičkové kvality (podílel jsem se na jeho výrobě elektronické části). V té době neměl stereofonní magnetofon ani Čs. rozhlas a televize. Nahrávky jsme prováděli v Obecním domě, kde působilo symfonické těleso FOK. Ochtově nám povolili zkoušet naše zařízení při jejich zkouškách a poslechem si ověřovali výsledky svých zkoušek. Mnoho záznamů koncertů světových těles se nám podařilo v Domě umělců, v Rudolfinu. Bylo to nejen v době Pražského jara ale i samostatných vystoupení Tělesa byla zastoupena svými manažery, kteří neúprosně trvali na zaplacení. Přesvědčování, že jde o amatérské nahrávání, bylo velmi složité. Vždyť šlo jen o peníze. Nakonec se to však vždy podařilo. Přístupný byl např. Leopold Stokovski, šéfdirigent Bostonské filharmonie a někteří další. Hlavním argumentem bylo tvrzení, že jde o zkušební záznam stereofonní, což byla novinka i pro ně. Vzpomínám na tvrdý boj s Herbertem von Karajanem. Odolával dlouho, ale nakonec otráven naším tlakem mávnul rukou a řekl „dělejte si co chcete“, a tak jsme točili. Jiným zajímavým koncertem bylo natočení prvního ale i posledního koncertu Karla Krautgartnera v Rudolfinu s Rudolfem Roklem jako hostem. Rudolfinum bylo stánkem vážné hudby a vystoupení Krautgartnerova orchestru bylo bráno jako vysoké ohodnocení jeho kvalit. Nádherný byl i záznam koncertu Kučerovců v Divadle hudby v Opletalově ulici. To ještě měli původní obsazení. Po letech jsem je slyšel na venkovském zájezdu již s omlazeným obsazením a to už nebylo ono.

Všechny záznamy jsme uložili v Ústavu dějin hudby a dodnes mne mrzí, že stav techniky neumožňoval pořídit si kvalitní kopie.

Náš klub byl tak nějak trpěn, ale proti nám otevřeně nikdo nevystupoval. Politické klima však nedovolovalo sdružování v dalších klubech i když byl zájem velký. Teprve v druhé polovině šedesátých let došlo k masovému vytváření HiFi klubů v celé republice.

Komerční stereofonní magnetofony se začali prodávat až mnohem později. Zájemci byli proto závislí na gramofonových deskách kde výběr byl z počátku nedostatečný (i když náš podnik Artia vyvážel do zahraničí velmi kvalitní výběr titulů, na běžném trhu však těžko dostupných). Mnozí si je opatřovali různými cestami ze zahraničí.

Ve Spojených státech amerických a brzy nato i v Evropě začaly pokusy s vysíláním stereofonního rozhlasu na VKV. První zkušební vysílání v Evropě provozovali v Harzském

pohoří, v záp. Německu a to jen s malým zkušebním výkonem. Dálkovým příjmem FM rozhlasu na VKV jsem se s vášní ke kvalitní muzice již delší dobu. Přijímače vlastní konstrukce ve spojení s kvalitní směrovou anténou mi umožňovali poslouchat stanice z Bavorska, záp.Německa ,NDR a v případě dobrých podmínek i z Rakouska. Bydlel jsem v Praze na Hanspaulce, dosti vysoko. Doplnil jsem přijímač o části nutné k příjmu stereofonního vysílání a začal zkoušet brát slabý vysílač z Harzka. Nepředstavitelný zážitek.když se mi ze sluchátek ozval nádherný prostorový zvuk, nevím už jakého filharmonického díla. Vzhledem k slabému výkonu vysílače byl příjem velmi nepravidelný, ale v nadšení jsem nepolevil.

O novinku byl zájem, ale nebyla k dispozici žádná literatura. Podařilo se mi získat hodně kopií článků z americké literatury,Němci také začínali a moc toho neměli. K dané nové problematice chtělo vydat knihu i Státní nakladatelství technické literatury. Mělo předběžný slib od autora z Bratislavy, bylo zajištěno i okno ve vydavatelském plánu, ale když přišlo na lámání chleba, tak autor odmítl smlouvu podepsat, že nemá dostatek podkladů k dispozici. Nakladatelství začalo hledat nového autora, protože ztráta vydavatelského okna mohla mít za následek zpoždění žádaného titulu i o 1 až 2 roky.

Jeden člen Klubu elektroakustiky, kterému již v nakladatelství vydali několik knih z elektroniky, se zmínil o mých zájmech. Jejich nabídku jsem zvažoval a usoudil, že mám k dané problematice dostatek podkladů ze zahraniční literatury a smlouvu jsem podepsal. Obsahem knihy měl být kompletní teoretický výklad o funkcích obvodů příjmu stereofonních rozhlasových signálů včetně základních výpočtů Ve druhé části pak popis a návody konstrukce stereo přijímačů, od jednoduchého až po špičkový. Jelikož se jednalo o technickou novinku a předpokládal se o knihu velký zájem, smlouva zněla na 25 tisíc výtisků . (Obvyklý náklad u technické literatury se pohyboval 3 až 8 tisíc). Náklad byl i tak brzy rozebrán a vydán dotisk nákladu v rozsahu 10 tisíc. Jelikož jsem v té době byl již na moři, bylo vydání,dotisku již bez smlouvy a honoráře. (i předtisková korektura knihy byla horrorem. Přišla kapitánskou poštou do Suez. Korektury jsem musel zvládnout během průjezdu lodi Suezským kanálem a z Port Saidu odeslat kapitánskou poštou do Prahy.

Obrovské pracovní nasazení v první polovině šedesátých let ze mne udělalo v plném rozsahu workoholika. Nebylo to jen tím,že bych musel, bylo to dobrovolné, dané jen zájmem a osobním zanícením. Kdo to poznal tak jistě bude souhlasit, že při řešení zajímavých problémů, především při vývojových pracích, člověk nezná čas, zapomíná se najíst a vynechal by i spánek. To platilo v plném rozsahu při vývojových pracích v biotelemetrii. Hlavně když se začínají ukazovat úspěchy. Závazek vyplývající z termínu odevzdání rukopisu představoval také tlak. Na těchto věcech jsem pracoval doma, pokud jsem se dostal alespoň trochu domů včas.

Často jsem pracoval na pracovišti do noci a sám. Elektrody při nastavování EKG kanálů jsem si musel nalepovat na sebe. Ráno když přišel do práce vedoucí našeho týmu – lékař – se vždy zajímal o výsledky laborování. A jednou se mu znelíbily křivky mého EKG. Hned jsem musel na internu (na pracovišti byla všechna klinická oddělení) a na velkém vícekanálovém EKG mne proklepli. Nebylo to na infarkt, ale příznaky dlouhodobého přetěžování organismu poznali. Dali mi nůž na krk : výrazně ubrat plyn. Znal jsem se a bylo mi jasné,že to asi nedokáží Tak co teď ? Práce mne strašně bavila a tak přestat se mi zdálo nereálné. To bylo začátkem jara 1965. Zamyslel jsem se a řekl si nakonec: zdraví je zdraví.

Ta fortuna je ale pěkná potvora. Když je nouze nejvyšší

Na jaře 1965 jsem dostal dopis z Československé námořní plavby. Vážený pane, z evidence ministerstva dopravy a spojů jsme zjistili, že vlastníte mezinárodní

Vysvědčení radiotelegrafisty II. třídy, které jste dosud nevyužil. Vzhledem k trvalému nedostatku radiotelegrafistů, obzvláště pro střídání na lodích, kdybyste zvážil možnost vstoupit do našich služeb. Pokud se tak rozhodnete, dostavte se laskavě do ústředí ČNP v Praze 2, Na můstku. A blablabla. Vysvědčení se mi opravdu válelo již 9 let v šuplíku a tak jsem zvažoval.. Zmínil jsem se o nabídce na pracovišti. Nepotěšil jsem je. Jako lékaři však uznali, že současný stav je pro mne zdravotně neúnosný. A taky : alespoň se někam podíváš (jako vojáci nemohli ani do NDR).

Hlavní úkoly byly uzavřeny, rukopis jsem, do nakladatelství odevzdal. I nástupce jsem si vybral. V době největšího pracovního náporu jsem požádal velitelství letectva o přidělení schopného pomocníka z vojáků základní služby, na dva měsíce, než nával skončí. Hned jsem poznal, že umí více než jako pomocník. Nakonec to byl jediný člověk, kterého jsem seznámil úplně se všemi know-how. Po mém odchodu tam zůstal nejen do konce své základní vojenské služby, ale trvale jako civilní pracovník dalších 20 let. Dodnes dobrý kamarád Standa Blažka, OK1MS.

A tak jsem se vydal Na Můstek do ČNP. Podepsal smlouvu na 5 let a čekal na naložení.

.....

Začátkem července 1965 jsem již seděl v rychlíku do polského Štětína. Kupé bylo plné Námořníků vracejících se z vynechávky nebo nově naloďujících. Bavili se „námořničinou“, spoustou odborných výrazů a mě to připadalo jako když mluví cizí řečí.

Na lodi BRNO, na kterou jsem naložoval, mne přivítal kpt. Šimek a seznámil mne s radiákem Jardou Kelnerem. Tomu jsem měl dělat asistenta. Měl jsem sice plnohodnotné vysvědčení ale podle mezinárodních předpisů jsem musel rok jezdit jako asistent, než se ze mne stal samostatný radiodůstojník. Jarda byl již zkušeným radiákem, pracoval před námořní službou delší dobu u čs. aerolinek. Během tohoto postoje měl na našem konzulátu ve Štětíně svatbu. Bral si o hodně roků mladší, hezkou zdravotní sestru z Prahy. Zkušení námořníci mu nepředvídali šťastnou budoucnost, názory měli spíš nelichotivé.

Na první cestu jsme vyjeli do Havany. U výjezdu ve Svinovišti jsem poprvé uviděl opravdické moře i když Baltiku říkali evropský rybník. Cesta přes Atlantik trvala 15 dní. Kpt. Šimek nám denně dával hodiny španělštiny, mnoho času jsem musel věnovat seznamování se s radiostanicí a elektronickými přístroji na můstku. Úplnou novinkou pro mne byl radar, hlavní oko navigátorů. Vysílací a přijímací technika mi nebyla neznámá, ale tato zařízení byla konstruována speciálně pro námořní službu. Asistentská doba sloužila právě proto s poznáváním specifické námořní techniky.

Havana byla pro mne prvním cílovým přístavem. Na to se nedá zapomenout. Přes ekonomické problémy, lístkový systém a prázdné obchody byla loď spolehlivou základnou pro ubytování i stravování. Volný čas jsme proto mohli věnovat širokému výběru zábavy v nepřehledném množství krásných barů a zábavních podniků, včetně slavné Tropicany. Městskou dopravou se dalo vyjet nedaleko za Havanu na nádherné pláže. Kapesné, které jsme na lodi dostávali nebylo nijak vysoké, ale občas se dalo vylepšit směnným obchodem (měli zájem o všechno, peněz měli dost ale ne za co je utratit) a tak jsme si tam žili jako v ráji.

Z Havany jsme vezli třtinový cukr do Hamburku pověstné námořní křižovatky. Poznal jsem tam slavný Fischmarkt – rybí tržnici, neměmě slavný Reeperbahn s množstvím zábavních podniků a pornoshow a znovu do Havany.

Z Havany jsme brali náklad do marocké Casablanky. Nádherné, skutečně bílé město,

nás uchvátilo obrovskou arabskou tržnicí – sukem- a zábavní čtvrtí Anfa, umístěnou mimo město. Tři kilometry dlouhá ulice, po obou stranách jeden bar nebo zábavní podnik vedle druhého a ulice uzavřena velkým hotelem ANFA s průčelím lodní nástavby. Hotel je známý tím, že zde za II.sv.války byla konference velmocí.

Denně jsme chodili do tržnice, nejen pro levnější nákupy ale skutečně atraktivnímu prostředí orientálního bazaru. Tady jsem udělal první zkušenost se smlouváním. Líbil se mi lehký laminátový zimmník. Chtěl za něj 50 dolarů, což byla pro mne astronomická částka. Věděl jsem, že pro arabského prodáváče je důležitější proces obchodu než skutečný prodej. Po dvou hodinách jsme byli na 40 dolarech: mezitím debata, spousty šálků kávy, vzájemného nadávání, no prostě typický průběh. Nedohodli jsme se. Druhý den mne mezi davu lidí uviděl a opět zatáhl do svého stánku. Pokračovali jsme a skončili na 20 dolarech. Třetí den znovu a koupil jsem ho za 10 dolarů. Určitě jsme na tom vydělali oba.

Jindy jsme zase šli do bazaru. Někteří hoši jsou zvyklí se bavit dost hlasitě a ne vždy slušně v domnění, že jim v cizině nikdo nerozumí. Šli jsme ve skupině, asi čtyři. Najednou se za námi ozvalo česky :“Ahoj kucí, co tu děláte“. Otočíme se, za námi černoch jako hrom. „Ali,kde jsi se naučil česky?“ (každý černoch byl pro nás automaticky Ali, každý arabák Mahmud – na jména jsme se neptali). „ Já jsem študoval v Praze. Mám diplom z Karlovy university na sedm jazyků „, a už ukazoval papíry. (později jsme se mohli přesvědčit, že jazyky skutečně ovládal). Nejvíce vzpomínal na české pivo a holky. Prý teď učí na univerzitě a platí ho přímo král Hassan. Tak jsme mu řekli,aby přišel na loď, že tam máme dost plzeňského.

Hned druhý den se hlásil u vachtového. Vzali jsme ho na kabinu, přitáhli karton s Plzeňským. Povídali jsme si, popíjeli a popíjeli.Byl z toho nadšený,prý nevěřil,že si plzeňského někdy tak užije. Nakonec tam musel přespat, neudržel se na nohou.My na to byli zvyklí. Ráno zmizel,ani jsme nevěděli kdy.

Za pár dní hlásil vachtový, že máme návštěvu. A on Ali.bylo kolem sedmé večer. Rychle se ustrojte, u lodi čeká taxi a jedeme do Anfy. Minule jste mne tak potěšili, že se vám musím revanšovat. Tak mu říkáme, že Anfa je pro nás moc drahá, že na to nemáme. O to se nestarejte, mne platí král Hassan a jste mými hosty. A už tahal z jedné kapsy balík anglických librovek, z druhé balík místních dirhamů. Zakroutili jsme hlavou a smířili se s osudem. Jen chtěl, abychom sebou vzali nějaké flašky plzeňského. Narvali jsme jednu velkou cestovní tašku láhvema, vlezli do taxíku a jeli do Anfy.

Začali jsme z kraje, že bary postupně vyzkoušíme a zůstaneme kde se nám bude líbit. Každý bar byl v jiném stylu, jiná hudba i různá společnost. Pak jsme se pro jeden rozhodli, moc se nám tam líbilo, ale byl přeplněný. Ani jeden volný stůl. Ali vzal láhev Urquellu, postavil se k baru, vinětu otočil směrem k barmanovi a řekl, že má hosty z Československa a potřebujeme stůl. Láhev mu dal. Do dvou minut jsme měli prázdný stůl a jako pozornost podniku ke každé židli velký panák skotské whisky. Prostředí bylo velice sympatické, zábava příjemná a noc uběhla jako voda.Ali pil pivo, my skotskou. Ráno v 5 hod. jsme se rozhodli vrátit na loď. Nebyl ale vidět jediný taxík a začalo pršet. Rozhodli jsme se vydat na cestu – asi 3 km – po svých. V dešti nic příjemného, ale bylo teplo tak jsme chvíli šli, chvíli běželi. Ali měl větší páru, byl dost vepředu a když jsme doběhli do města už jsme ho neviděli. Z těch peněz mu těžko něco zbylo. Aliho jsme už víc neviděli.

Bylo pár dní před vánočními svátky když jsme Casablanku opouštěli. Hospodář nakoupil kachny, že na Boží hod, spolu s červeným zelím a bramborovým knedlíkem připomenou domácí zvyky. Všichni jsme se těšili.

Na Boží hod steward roznesl jídlo na stoly. Každý se uchopil příborů a začal jíst. Po chvíli jeden, pak druhý příbor odložili a začali se rozhlížet kolem sebe s rozpačitým úsměvem. Kachny by totiž krmené rybí moučkou a chutnaly jako zkažené rybí filé. Kde byla lahodná chuť poctivých českých kachen s tekoucím sádlem po bradě.

Na jaře 1966 jsem byl „vyložen“ z lodi Brno i když povinný rok asistenta byl splněn částečně.

Začátkem května jsem však dostal příkaz k nalodění do Rijeky na loď Jiskra již jako samostatný R/O. Zároveň se mnou nalodil kpt. Jan Hošek, také jeho první loď ve funkci kapitána (na lodi Brno byl jako 1. palubní důstojník).

Loď Jiskra, spolu s lodí Pionýr, byly naše nejmenší, obě stavěné v bulharské loděnici podle shodné dokumentace. Svou tonáží 2500 tun byly optimální pro plavby ve Středomoří i když se vydávaly na dálné plavby.

Náklad jsme vezli do syrské Latakie a do libanonského města Beirut. Toto libanonské město jsem dlouhá léta řadil k nejkrásnějším městům na světě (do doby, než jsem poznal brazilské Rio de Janeiro). Město rozložené na břehu Středozemního moře s pozadím krásného pohoří tvořilo opravdu kouzelné panorama. Pronajali jsme si taxík na celý den a zajeli do údolí Bikaa k antickým chrámům v Baalbeku (jejich stavbu přisuzuje Erich von Daeniken mimozemským civilizacím). Již při prvním pohledu vás napadne, že to nemůže být dílo lidí.

Pro náklad jsme přešli do egyptské Alexandrie. Dvumilionové město, kde jsou zbytky majáku Faros, jednoho ze sedmi divů antického světa. Spousty památek z řecko-římského období nabízí mnoho zajímavých zážitků. Postoje v Alexandrii byly pověstné pomalými pracemi a tak doba 1 a půl měsíce nebyla neobvyklá. Využili jsme ji k organizovaným zájezdům, především do Káhiry. Návštěva pyramid, starých mešit a hlavně káhirského muzea s prohlídkou slavné expozice faraona Tutanchamona, byly nezapomenutelné.

Okruh jsme si ještě jednou zopakovali, do Rijeky jsme vozili egyptskou bavlnu. O tom, že to je náklad velmi nebezpečný jsme se přesvědčili při vykládce ve Rijece. Loď byla uvázána podél rampy obrovského skladiště plného balíků bavlny. Nad vchodem probíhalo vedení z elektrických drátů. Při vykládce zavadil o tyto dráty kovový jeřáb a jiskry přeskočily na bavlnu v ládovně. Požární služba přístavu tam byla neuvěřitelně bleskově. Aby se zabránilo přeskocení jisker hořící bavlny na rampu a hlavně do skladu tak se musela přesekat úvazná lana a loď odsunout dále od rampy. Bavlna je velmi vznětlivá a protože hoří vždy dovnitř, je její hašení velmi obtížné.

V oblasti Indického oceánu končilo monzunové období a tak se Jiskra vydala na dalekou cestu. Po průjezdu Suezským kanálem (pro mne prvním), dále Rudým mořem, Perským zálivem do irácké Basry. Ta je od moře vzdálena asi 100km po řece Shat-al-Arab, která vznikla spojením známých řek Eufratu a Tigridu nad Basrou. Kolem řeky jsou na obou stranách obrovské plochy datlových palm. V té době je lisovali s mandlemi nebo vlašskými ořechy do velkých kostek, na kterých jsme si s oblibou pochutnávali.

Příjezd k Bombaji se přihlásil kořeněnou vůní přicházející od osmimilionového velkoměsta. Až později jsem pochyboval, že to byla vůně jenom orientálního koření. V Bombaji je mnoho zajímavostí, ale jejich popis není účelem této stati. Spíš se zaměřím na uvedení některých zážitků, které mohou být zajímavější než strohý turistický popis. Následujícím přístavem byla Calcutta Tady je zajímavým místem pohřebiště, sloužící k obřadům upalování mrtvých na břehu posvátného Gangu. a umístěné vedle chrámu bohyně Khali.

Nakládka a trvala 14 dní a tak jsme si města užili poměrně dlouhou dobu. Na prohlídku města stačily dva dny a tak jsme, spolu s palubákem Pavlem Mišatou chodili denně ke chrámu Khali a sledovali se zájmem obřady. Jako vášnivého fotografa mne lákalo pořízení diapozitivů a 8mm filmu z těchto obřadů. Ale existoval přísný zákaz fotografování. Vzpomínám si, že v knize cestovatelů Hanzelky a Zikmunda je uveden pouhý popis, bez jediné fotky.

Nad obřady bděl hlavní lékař a ten si určitě všiml našich denních návštěv. Navíc jsme se osmělili a začali se s ním bavit. Vystudoval v Bejrútu a mluvil srozumitelnou angli-

čtinou (což se o všech Indech nedalo říci). Asi po týdnu jsem mu sdělil svůj záměr udělat si tam pár fotek. Pro všeobecný zákaz podobnou možnost tvrdě odmítal. Lámali jsme ho každý další den, až krátce před koncem pobytu v Calcuttě povolil s tím, že s tím bude souhlasit celá rodina, které se obřad týká. To se nám protočily oči při představě, že budeme přesvědčovat kolem 50 lidí. Naštěstí, podle místní tradice, stačil nejstarší syn, který zastupoval celou rodinu. Pomohl i lékař, který důvody našeho záměru překládal do bengálštiny. Že jsem si důvody vymýšlel jako baron Prášil, nemusím zdůrazňovat. Nakonec nejstarší syn pokýval hlavou a souhlas dal. Tím jsem získal unikátní soubor diapositivů a film na osmičce. Bohužel bez zvuku i když obřad doprovázela malá kapela. Tehdá ještě nebyly videokamery jako dnes.

Již za tmy jsme se vraceli na loď. Nikde nebyl taxík a tak jsme vyrazili pěšky. Byl příjemný vlahý večer a řekli jsme si, že taxík chytíme cestou. Až u Vitoria Memorálu nám jeden zastavil. Měl však zákazníka, sympatického Sikha s turbanem, dobře mluvícího anglicky. Tomu jsme řekli, že jsme námořníci a nemůžeme žádného taxíka chytit. Odpověděl, že můžeme jet s ním, že ho zaveze domů a my můžeme pokračovat. Když vystoupil, snažili jsme se šoferovi vysvětlit kam chceme. Pokýval hlavou a vyrazil. Cestu jsme dobře znali a viděli jsme, že jede jinam. Po dalších komunikačních pokusech nám bylo jasné, že anglicky nezná ani slovo a neví kam chceme. Když jsme viděli, že jsme za městem ve slumové oblasti, začalo nám být úzko. Vzpomněli jsme na různá vyprávění kolik tam lidí zmizelo, shodli jsme se na tom, že musíme něco podniknout. Nikde ani živáčka, úzké uličky a kolem jenom slumy z trávy a krabic. Najednou proti nám vyjelo auto, jelo krokem. Rychle jsem stáhl okénko a když jsme se v úzké uličce míjeli tak jsem křikl ať zastaví. V okamžiku vyskočili z auta tři hromotluci, pro Indům úplní obři a ten jeden se zeptal čistou angličtinou co se děje. Tak jsme mu situaci vysvětlili a v tom ten největší vazoun chytil šoféra jednou rukou za krk a otevřeným okénkem ho protáhl ven. Při to na něj plnou silou řval, drobný Ind se trásl jako osika. S Pavlem jsme se na sebe koukli v očekávání věci příštích. Vazoun se otočil do našeho okénka a sděl nám, že je ředitelem kalkatské policie jsou tady na inspekci. A prý jsme měli moc štěstí že jsme na ně narazili. Búchví jak by to s námi dopadlo. Šoféra vrátil zpátky na jeho sedadlo – stejným způsobem jako ho vytáhl- a nařídil mu aby je následoval. Tak nás doprovodili až do přístavu Krále Jiřího VI. Nám zakázali mu platit taxu s tím, že nás chtěl podvést. Byl jsem však přesvědčen – možná naivně, že šlo skutečně o nedorozumnění, bylo nám ho líto a nakonec jsem mu nenápadně dal částku, kterou jsme jindy platili.

Z Calcutty jsme se vrátili do Rijeky, udělali jednu rundu po levantských přístavech, najeli Gdaňsk a znova Bombay, bangladéžská Chulna, Chittagong a skončili jsme v polském Stětíně. Na východě už se očekávalo monzunové období a tak Jiskra začátkem května 1967 otočila kormidlo na západ do Havany.

Havanu jsem již znal dobře z cest na lodi Brno. Znamé bary, Tropicana a pláže. Mrzelo mne však, že jsem dosud nebyl u vily Ernesta Hemingwaye, která sloužila jako muzeum slavného spisovatele. Bylo tam organizováno několik zájezdů, ale vždy jsem měl jiné povinnosti a nemohl jsem se zúčastnit. Vila se nachází asi 15km od centra Havany a je možné do ní nahlížet pouze okny z venku. Vedle ní stojí čtyřpatrová budova, kde jednotlivá patra jsou věnována čtyřem manželkám spisovatele. Tato část nebyla veřejnosti přístupná. Celý objekt spravoval spisovatelův adoptivní Syn Jose, o kterém je v několika knihách psáno. Bylo o něm známo, že byl velmi citlivý na vše, co narušovalo soukromí spisovatele. Návštěvy nesnášel a tvrdil, že znevažují spisovatelovu památku a dokonce je z pozemku vyháněl. (Tak jsem byl informován ředitelem našeho kulturního střediska Jindrou Falberem - otcem našeho odborového předáka a nyní europoslance Richarda Falbera).

Jednou jsme šli s mašinářem Láďou Honzátkem do města na vycházku. Zvažovali jsme kam vyrazit, zda jen tak do města nebo se koupat do bazénu na Rozitě. Napadlo mne zeptat se Láďi, jestli už byl u Hemingwaye. A jestli by chtěl se mnou jet. Chytli jsme taxíka, ten se zdráhal že nechytí nic zpátky. Slib že tam na nás počká a cestu mu zaplatíme včetně čekací doby ho obměkčil a tak jsme jeli. Přijeli jsme na příjezdovou cestu kousek od vily a už se k nám přihnál nějaký muž – to jsme ještě nevěděli kdo to je- a už se nevrlym způsobem ptal, co tam chceme. Taxikář mu řekl že jsme námořníci z české lodi a že bychom se rádi podívali na museum. A stal se zázrak. Hned se nás ujal, zavedl nás dovnitř (což se prý nikomu dosud nepodařilo) a téměř tři hodiny nám vyprávěl osobní vzpomínky, popsal vše co ve vile bylo uloženo, včetně osobních darů od Picasa a španělských toreadorů. Viděli jsme i pověstné WC, kde spisovatel psal i na odvíjený toaletní papír i s posledními zápisy a mnoho dalších zajímavostí. To jsme již pochopili, že nás provází sám adoptivní syn José. Pak jsme přešli do sousední budovy, prošly jednotlivá patra a vše s osobním výkladem Josého. Vzpomínal i na léta v Africe, kde byl spolu se spisovatelem a můžeme se o nich dočíst v knize : Zelené pahorky africké : V jednom patře byl vypreparovaný obrovský tuňák, známý z knihy a filmu : Stařec a moře : Nádherné odpoledne o kterém když jsme vypravovali jak řediteli kulturního střediska, tak i mnoha známým expertům pracujících v Havaně, tak nikdo nechtěl věřit.

Z Havany jsme přešli pro náklad do Santiaga de Cuba a následně do Boqueron Peer. Tento malý přístav je na severní straně zátoky Guantanamo. Celá zátoka je dodnes americkou vojenskou základnou kromě nepatrného kousky severního pořeží, kde je přístav Boqueron. Pro náklad jsme proto museli projet přes celou základnu. Průjezd to byl zajímavý. Amici nám udělali doprovod, jaký nemá anglická královna. Malá Jiskra, po každém boku vlečný člun buksír se silnými motory, dále velice rychlé raketové čluny, kolem nás obkružoval periskop ponorky, nad námi se držela helikoptéra a kousek na vodě se pohupovaly křižníky a mateřská letadlová loď F.D.Rosevelt. Vojáci to měli zřejmě v rámci cvičení a nebránili se společnému popíjení pilsen Urquell. Na demarkační čáře doprovodné čluny udělali rychlý obrat a vrátili se dovnitř základny.

Na zpáteční cestu jsme vypluli do polského Štětína, kde jsem v polovině května 1967 vylodil v očekávání alespoň půlroční dovolené.

V druhé polovině roku 1967 začala ve štětínské loděnici stavba první ze čtyř lodí nového typu, lodi BLANÍK. Stavebním dozorem byl pověřen kpt. Jan Hošek, který z M/S Jiskra vylodil jednu cestu přede mnou. Ten si mne vyžádal do dozorové komise před závěrečnými zkouškami. Důvodem byla nutnost spolehlivé kontroly radiotechnického a elektronického vybavení lodí. Všechny naše předchozí lodě byly vybaveny zařízeními osvědčených světových výrobců. Nové lodě však měly být vybaveny přístroji polské výroby od firmy MORS, nedostatečně prověřených a budící nedůvěru. Týkalo se to především nového typu radaru a komunikačních přijímačů.

Začátkem října jsem již cestoval do Štětína na dozor. Celé dva měsíce jsem věnoval intenzivnímu studiu dokumentací, abych nová zařízení dokonale poznal. V prosinci probíhaly technické a předávací zkoušky na tzv. mořské míli podél ostrova Bornholm. Spolupodepsáním protokolů jsem přebíral zodpovědnost za převzatá vybavení.

Na první cestu vyjel BLANÍK začátkem ledna 1968 směrem do Havany. Na kubánské lince zůstal po celou dobu mého nalodění do května 1970. Postupně jsem poznal snad všechny kubánské přístavy. Dlouhé postoje při vykládce v Havaně, kratší při nakládkách v menších přístavech na severním i jižním pobřeží. Všude nádherné koupání i dostatek zábavy. Důvodů, proč jsem na Blaník vydržel tak dlouho bylo několik. Především jsem jako člen dozorové komise musel zůstat po dobu záruky. Zařízení jsem již dokonale poznal a nemusel jsem se učit něco nového. Loď jezdila na pravidelné lince Štětín – Kuba a zpět a možnost odskočit si domů během postojů ve Štětíně byla bez problémů.

Již při první cestě do Havany se přihodila nepříjemná věc. Dozvěděl jsem se, že v přístavu kotví naše loď Kladno a na ní je jako radiák Jarda Kelner, můj šéf z lodi Brno a s ním na cestě manželka Věra. Tu jsem znal z jejich svatby ve Štětíně. Vzájemné návštěvy na lodích při jejich setkání v přístavech byly běžné. Radostné uvítání po letech zvedlo skleničky k přípitku. A nezůstalo u jedné. Překvapilo mne, že Věrka Jardu spíš k pití vybízela než aby ho brzdila, ačkoliv se poznaly v léčebně, kde mu pomohla dostat se ze závislosti. Vyprávěli jsme si, popíjeli a najednou jsme s hrůzou zjistili, že jsme na otevřeném moři. Loď se mnou odejela z Havany takže jsem tam byl černým pasažérem. Kdyby loď odjížděla do Evropy tak by to byl neřešitelný průšvih. Blaník by zůstal bez radiáka a nemohl by opustit přístav. Naštěstí jsme jeli „jen“ asi do 150 km vzdáleného Cardenasu. Jelikož jsem nebyl na lodi celně deklarován, museli jsme použít obvyklého způsobu uplácení cigaretami. Těmi mne vybavila Věra v dostatečném množství. Když jsem se konečně dostal do města na autobusové nádraží přišel další šok. Nástupiště bylo obsazeno desítkami lidí čekajících na autobus ze Santiaga do Havany. Tehdá nebylo neobvyklé, že se čekalo i několik dní. Lidi to nevzrušovalo, trpělivě tam čekali a v noci přespali. Šel jsem za dispečerem s tím, že se do nejbližšího autobusu musím dostat za každou cenu. Někteří cestující tam čekali již třetí den. Bezmocně mávnul rukou a teprve pár krabiček Winstonek mu hnulo myslí. Asi po hodině autobus přijel, dispečer promluvil s řidičem a ten jen pootevřel dveře, vtáhl mne dovnitř a dveře opět zavřel. Autobus byl tak narvaný, že už by se tam nevešla ani noha. Rozhořčený dav málem obrátil autobus kolama vzhůru. Tak jsem se za pár hodin dostal zpátky do Havany. Permisu do přístavu jsem měl a tak jsem se na loď vrátil v pořádku.

V srpnu 1969 jsme vyložili náklad v Havaně a dostali jsme příkaz odejet k ostrovu Mayaguana v Bahamách. Ztroskotala tam naše nejmenší loď Pionýr. Měli jsme za úkol přeložit jejich náklad na Blaník. Pro představu: mezi ostrovy Acklins a Mayaguana probíhá koridor, kterým většina lodí z karibské oblasti vyjíždí do otevřeného Atlantiku. Kolem ostrovů jsou do vzdálenosti kolem 4 km rovné korálové plotny s malou hloubkou. Od těchto hran dochází k velmi prudkému klesání do hloubky asi 3km. V průřezu písmeno V. Za hluboké tmy najela loď na hranu korálové plotny, utrhla dno a zůstala stát na korálovém dně. Jako kdyby plavala na vodě. Radiák Jirka Miko vyslal SOS. Z vyprávění účastníků: reagovala japonská loď a připlula k nim. Bokem se opřela o Pionýra aby se nezřítil do hlubin a převzala další volání o pomoc. Posádka Pionýra se ve člunech vylodila na břeh ostrova Mayaguana, vzdáleného asi 4km. Na volání SOS reagovala i americká záchranná služba z Floridy. K Pionýru připlula loď Kirk Dale a kotevními lany Pionýra zafixovala.

Když jsme na místo dorazili s Blaníkem a nedaleko zakotvili, již přijížděli s velkými plovoucími pontony (byly to původně invazní čluny z II.sv.války). Na ně se náklad překládal a převážel k Blaníku. Američané nabídly naší posádce, aby při pracích vypomáhali a denně je slušně vypláceli, čehož hodně našich kluků využilo. Velice rychle se na loď dostavil zástupce Lloyd z New Yorku a přísně sledoval množství zachráněného nákladu – o to se totiž snižovala hodnota plnění pojistného. Celý den stál na můstku Pionýra odkud měl perfektní přehled do otevřených ládoven lodí. Loď vezla i 15 tun nejkvalitnějšího kubánského rumu pro pražský diplomatický sbor. Nemusím zdůrazňovat, že o tuto část nákladu měli naši hoši největší zájem a o to více byli pod ostřížím zrakem pojišťováka.

Hned po našem příjezdu mne kapitán pověřil zajištěním odbavení posádky Pionýra z americké letecké základny na ostrově do Nassau, odkud pak letěli normální linkou přes Londýn do Prahy. To by ale bylo na samostatné vyprávění.

Po návratu na loď jsem se rozhodl k demontáži spolehlivého radaru Kelvin-Hudges a vzít ho na Blaník pro případnou výměnu za méně spolehlivý polský radar. To jsem prováděl na můstku Pionýra s klukama jsme se dohodli, že budu s pojišťovákem soustavně diskutovat a odpoutávat jeho pozornost od hlídání. Je fakt, že se podařilo „zachránit“

nemalé množství rumu Metuzalem. Po celou dobu jsem převzal nejenom celou komunikaci Blaníka s Prahou, ale i veškerou oboustrannou korespondenci inspektora Lloyd s jeho ústředím v New Yorku.

Po 11 dnech zajímavého pobytu, kde jsme si užili i dost koupání a potápění na korálovém útesu bahamského ostrova (kde byla viditelnost pod vodou do hloubky 42 metrů), jsme se rozloučili s kapitánem Crusoe z lodí Kirk Dále a chystali se vyplout k Evropě. Na závěr se přišel rozloučit i zástupce Lloyd a jako poděkování za komunikační služby během pobytu mi přinesl karton Metuzalemu s poznámkou a přimhouřením oka: „Já vím, že jste se mnou měl i jiné starosti a nemohl jste si na cestu dostatek pití opatřit,“ a bylo mi jasné, že pochopil náš záměr.

Karton jsem přihodil do společného fondu „ušetřených“ lahví a bylo opravdu co pít dlouhou dobu.

V Havaně i v jiných kubánských městech pracovalo mnoho českých odborníků různých profesí. Rádi chodili na loď, která jim představovala kousek domova. Všichni tam měli svoje osobní auta a vzhledem k nevalné dopravní situaci na Kubě s námi vyjížděli na často vzdálené výlety do zajímavých míst. Z Havany nejčastěji na 150km vzdálené Varadero, druhou nejkrásnější pláž světa. Každá rodina měla „své“ námořníky nebo obráceně, každý námořník měl svou rodinu. V Havaně bydleli převážně v Riomaru, v nádherném dvojhotele Rosita na břehu moře, s překrásným velkým bazénem. Kdo jezdívali na Kubu mi jistě potvrdí, že na to vzpomínají dodnes.

Sám jsem se přátelil s geologem dr. Mirkem Králíkem. Mnohokrát jsme byli na zajímavých výletech, potápěli se na korálových reefech. Tehdy jsem neměl doma ještě auto. A neměl jsem ani řidičský průkaz. Obětavě mne zaučoval v umění řídit. Nejprve mi byla široká pláž v Alamaru úzká, za 4 měsíce se nebál půjčit mi auto na samostatnou jízdu v Havaně. Nikdy by mi autoškola nedala tolik znalostí a zkušeností (když jsem pak v Praze autoškolu dělal, nechtěli věřit, že začínám, hihi).

Do rodiny Mirka chodila na návštěvu mladá paní, vdaná ze Kubance. Seznámili se v Praze při studiích na Vysoké škole ekonomické. A jako mnoho našich studentek se vdala a odstěhovala do Havany. Později přišla na to, že ekonomické poměry na Kubě nezajišťují budoucnost pro syna. Rozhodla se podívat po dvou letech za rodiči s úmyslem se nevrátit.

Blaník byl polopasažérskou lodí s 12 kabinami a k cestám na Kubu toho využila řada expertů nebo jejich rodinných příslušníků. Cesta trvala déle než letadlem, ale byla znatelně levnější. Sonja měla již zaplacenou cestu Blaníkem a další není třeba líčit. Kpt. Rusňák ti to možná ještě pamatuje. Do Štětína jsme přijeli těsně před vánoci 1969. Postoj jsem absolvoval v jejich domě v Lázních Lipová. A jsme spolu dodnes.

Po postoji jsem se vrátil zpátky na Blaníka, odjeli jsme dvě rundy do Havany a pár dalších přístavů a v polovině května 1970 ve Štětíně vylodil na 11 měsíců dovolené.

Tím mi končil i kontrakt s plavbou. Radiáků byl však nedostatek u všech světových rejdařství. Během dovolené na mne byl vyvíjen značný tlak o další prodloužení. Nakonec jsem podlehl a přistoupil na jedno nalodění, které představovalo 6 až 9 měsíců.

2.června 1971 jsem odletěl do Amsterdamu a již druhý den nalodil na loď Vítkovice v Rotterdamu. Tam jsem se setkal s kpt Freyem, legendou čs. námořní plavby. Říkal, že končí a byla to jeho poslední plavba. Víme že to nebyla pravda a než jeho urna s popelem dosedla na dno v Bengáském zálivu splavil hodně námořních milí.

Naše první cesta vedla džunglemi veletoku Orinoco do venezuelského přístavu Puerto Ordaz. Tady jsem poprvé poznal co jsou to deštné pralesy. Jasná modrá obloha, za deset minut přivaly vody, že jeden nevěděl odkud a za chvíli zase modro. Nikdy jsem nepochopil, jak mohlo vzniknout úsloví „Lije jako z konve“. U nás jsem se s tím nikdy nesetkal.

Tady to bylo při každém dešti, žádné kapky ale doslova proudy vody z nebe.

Cesta končila ve Rijece. Suezský kanál byl po šestidenní válce uzavřen a tak cesty na Dálný východ musely směřovat okolo Afriky. V Liberii jsme brali náklad vysoce kvalitní železné rudy do japonské Nagoyi. Rovník jsme přejížděli na 9 stupni západně a pro mne to představovalo rovníkový křest. První přejezd rovníku po šesti letech na moři. Popis neuvádím, byl již popsán jinde. Stručně shrnuto : středověká inkvizice byl jen slabý odvar. Kopii křestního listu měl každý u sebe a musel absolvování prokázat. Jinak si to zopakoval. Visí mi dodnes zarámovaný na stěně v obýváku. (Grafické provedení našeho křestního listu bylo obdivováno námořníky ze zahraničních lodí. Autorem návrhu byl náš první radiák z lodi Republika Honza Hekerle. Byl mým dobrým kamarádem dávno před tím, než jsem sám slanou vodu poznal. Když byl na vynechávce, chodili jsme spolu do známé pražské rybárny „ U Vaňhů „ Miloval rybí jídla jako já. Vzpomínám) .

Projížděli jsme úžinou Sunda Strait kolem zbytků sopky Krakatoa, nedaleko Filipin nás těsně minul tajfun a vyložili náklad rudy v železárnách v Nagoyi. Tady jsme viděli moderní technologie . 40 tisíc tun rudy dokázali vyložit přes noc.

Pro jiný druh rudy jsme jeli s prázdnou do indického Paradipu. Právě začala indicko- pakištánská válka a bylo nám horko. Nad přístavem přelétávaly pakistánské Mirage , ale neútočily. Nakládalo se pouze v noci , světla v přístavu zhasnuta. Nezapomenu, jak šňůra tisíce indů s košíčky na hlavách – jak mravenečci - nakládalo 40 tisíc tun rudy. Trvalo to dlouho a oddychli jsme si teprve když jsme se blížili k Ceylonu.

Po příjezdu do Rijeky. v polovině ledna 1972, jsem vylodil a definitivně ukončil pracovní smlouvu s ČNP.

.....

Během pobytu na lodích jsem aktivně provozoval amatérské vysílání. Volací značka OK4BI / MM (maritime mobil - námořní pohyblivá) , byla ve světě velmi atraktivní. Československo, jako stát vnitrozemský, s námořní značkou budilo pozornost a zájem celého světa byl veliký. Navazoval jsem hodně spojení a dokonce jsem se s některými osobně setkal při najetí přístavu. Pak si mne obvykle vyzvedli hned po příjezdu z lodi a se znalostí místních zajímavostí mne povozili po památkách a často i širokém okolí.

Častá a pravidelná spojení se starými kamarády v republice pomáhala udržovat povědomí domova. Po rozhodnutí trvale skončit toulání po světě jsem diskutoval možnosti dalšího zaměstnání. Jelikož jsem řešil rodinnou situaci bylo mi jasné, že opustím pražský byt a vyplynula nutnost najít zaměstnání s bytem.

Amatér ze Seče u Chrudimi mi sdělil, že známý pionýrský tábor se rozšiřuje na nové vzdělávací zařízení - Institut pionýrské organizace- a hledají nové pracovníky. Jednalo se o kabinet technických činností. Sonja v té době začínala dálkové studium na pedagogické fakultě. S nástupem bylo nabízeno i ubytování.

Po návratu z lodi jsme do Seče zajeli, nabídka se nám líbila tak jsme se rozhodli nastoupit. Já v polovině března 1972, Sonja za 14 dní po mě.

Podíleli jsme se na postupném rozšiřování pracovišť Institutu , které bylo plánováno až po úroveň vysokoškolského studia. V areálu byla také uvedena do chodu Střední pedagogická škola zařazená do sítě státních škol. Na této škole jsem současně vyučoval po dobu 10 let povinný předmět „Praktika didaktické techniky „ a proto jsem musel absolvovat postgraduální studium na Pedagogické fakultě v Hradci Králové. Vyučovaný předmět byl na pedag. školách nově zaveden a tak jsem napsal a vydal učebnici „Audiovizuální technika“ a zároveň vybudoval moderní učebnu didaktické techniky.

Hlavní náplní moji práce bylo vybudování uzavřeného televizního okruhu do

všech tříd školy a současně i televizního studia pro tvorbu vlastních programů.

Práce v Seči byla zajímavá i konáním Mezinárodních táborů míru. O prázdninách, v červenci a srpnu se konaly mezinárodní tábory dětí z celého světa. V každém měsíčním běhu se zúčastnilo 18 až 20 dětských delegací ze všech kontinentů. Já jsem obvykle dělal technické zajištění a Sonja jako perfektní španělštinářka tlumočila španělsky mluvícím delegacím. Sám jsem často musel i já využít jazykové praxe.

Jinak, téměř 15 let, jsem byl členem dvou celostátních porot a to Středoškolské odborné činnosti (SOČ) organizované ministerstvem školství a Technických soutěží dětí a mládeže, organizovaných Svazarmem , obě v oboru elektroniky.

V roce 1973 byla dokončena část výstavby nových bytů a získali jsme nádherný čtyřpokojový byt v Okále. Ve stejném období se nám narodila dcera Kamila a tím nás bylo 5. (syn Sonji, kterého si přivezla z Kuby, můj syn, kterého soud přidělil do výchovy mně a společná dcera).

Amatérskou činnost jsem nezanedbával. Vysílání bylo ale spíš doplňkové a tak jsem nejvíce věnoval výzkumu a vývoji v elektronice. I doma jsem se vybavil slušnou měřicí technikou a mohl jsem pracovat i na náročných věcech. Výsledky jsem pak publikoval. Dalších 5 vydaných knih a asi stovka publikací z radiokomunikační oblasti, především komunikačních přijímačů, mluví sama za sebe.

A protože mne vždy zajímaly novinky tak mne nemohlo minout ani zahájení vysílání satelitní televize. Již v roce 1987 byla na balkoně vidět velká parabola, mnohem větší než můžeme vidět dneska. Přijímač jsem navrhl a sestavil za pomoci zahraniční literatury, za „těžký prachy“ koupil japonský konvertor a kromě Astry jsem přijímal programy z dalších šesti satelitů, o dva roky dříve, než se sporadicky začaly objevovat dovezené satelitní přijímače.

Když o satelitech, tak krátký návrat do roků 1971/72. Američané vypustili meteorologickou družici, která snímala během obletů kolem země její povrch a fotky vysílala na zem. Napadlo mne, že by to bylo užitečné i pro lodě, především v oblastech hurikánů a tajfunů. Vyrobil jsem přijímač, obrázek se maloval na obrazovku osciloskopu a ofotografoval aparátem Polaroid z rychlým vyvíjením . Za 15 vteřin byla fotografie k dispozici. Podal jsem to jako zlepšovací návrh. Na loď to dostal k vyzkoušení radiák Jaroslav Presl. Zkoušky se mu nedařily i když mám doma dodnes fotky Evropy v celkem dobré kvalitě. Dnes na monitoru počítače mám obrázky ve vynikající kvalitě. Ale jako ve všem i v tomto šel vývoj dopředu mílovými kroky. Technika počítačů šla úplně mimo můj zájem. Nezlákaly mne ani popularizující články, nic mi neříkaly názvy jako Sinclair nebo Comodor a další. Jako řada jiných, stářím postižených , jsem si říkal: na to jsem už starý, blbý nechám to mladším, kteří se o tom bavili se suverenitou až zarážející.

Dopředu šel i vývoj společenský. Najednou přišla „ sametová revoluce „ a perspektiva zařízení v Seči se ztrácela v nejasných mlhách. Do civilizace daleko , dojíždění do zaměstnání denně 30 km nevypadalo lákavě. A do penze ještě dva roky.

Koncem února 1990 zazvonil telefon a volala :Plavba“ . V Kielu prý stojí loď bez radiáka. Ten, pod vlivem revolučního nadšení věnovat se podnikání . sbalil kufr a bez předání radiostanice odejel domů. A jestli bych se po 18. letech přestávky nechtěl k ČNP vrátit. Po zhodnocení perspektivy a po souhlasném projednání s manželkou jsem zavolaal, že ano. Má to ale jeden problém. Změnily se mezinárodní předpisy a v případě přerušení na dobu více než 5 let je nutné obnovit zkoušky. Mám proto průkaz neplatný a nemohu odejet ihned, jak si přáli. Vzali na vědomí s tím, že se pokusí urychleně domluvit se zkušební komisí na nových zkouškách. Během 10 dnů se měli zkoušky konat a vezmou mne mimo pořadí. Zatím přesvědčili jediného radiáka který byl doma teprve tři týdny, že na loď odjede. Nebyli si jisti tím, zda zkoušky zvládnou po takové přestávce.

Zkoušky jsem dělal celkem tři během jediného dne. Kromě vysvědčení radiotelegrafisty

byl nutný tzv. Endorsement na ministerstvu dopravy a dále Vyhláška 55 pro práci s elektrickými zařízeními. Asi jsem měl víc štěstí než rozumu, všechny zkoušky jsem úspěšně zvládl a čekal na nalodění.

Na konci března jsem nalodil na m/s Otava v italském přístavu Choggia. Již první den jsem byl v šoku. Během mojí přestávky došlo na lodích ke generačním změnám v technickém vybavení a byla tam zařízení pro mne absolutně nová. Klasická zařízení pro komunikaci na krátkých vlnách tam sice byla, ale defacto byla pouze zálohou pro krajní situace. Veškerý provoz byl zajišťován satelitním systémem v síti INMARSAT, pomocí tří satelitů na geostacionární dráze. Faxy, telefony a všechny možné přenosy datových zpráv zajišťoval pouze tento systém. Přes SAT byl napojen i námořní systém SOS takže obvyklé sledování nouzového kmitočtu 500 kHz bylo jen doplňkové.

Vážnější situace byla s provozem počítače. Vzhledem k mému předchozímu přístupu k počítačům, byly moje znalosti i zkušenosti na bodu mrazu. Na databázi počítače IBM bylo napojeno celé skladové hospodářství, sklady náhradních dílů a vše co se týkalo provozu lodi. Pomocí počítače také probíhala operativní korespondence přímo s pražským ústředím nazývaná DATEL. Na předávání radiostanice bylo pouhých 6 hodin. Ty jsme využili k tzv. krokovému postupu ovládnutí a po odjezdu mého předchůdce mi neměl již kdo poradit. Kruté byly pro mne tři první měsíce. Ve dne i v noci jsem ležel v knížkách IBM, dřel často nepochopitelné informace než jsem novou techniku nějak zvládl. Teprve po roce jsem mohl říci, že mne snad nic nepřekvapí. Byla tam i řada dalších moderních zařízení jako antikolizní radar, GPS pro určení polohy Lodi (představoval dvě obrovské, těžké bedny proti současným a přesnějším hračkám, které se vejdu do dětské dlaně – tak šel vývoj rychle do předu. Na Otavě jsem byl do konce roku 1990 a měli jsme za sebou zajímavé cesty. Z jordánské Aqaby jsme se podívali do chrámů Petra, Z Hamrawainu v Rudém moři jsme udělali výlet do Luxoru, Karnaku a do Údolí králů. Poznali jsme přístavy jako Odděsa, Jakarta, Saigon, Bangkok, Kaohsiung, Rangoon, Singapur a po letech jsem opět navštívil Bomay a Colombo. Vylodil jsem ve Rijece na Vánoce 1990.

Další nalodění bylo opět na m/s Otava v Antverpách na konci května 1991. Po třech týdnech nalodily na spolujízdu manželka Sonja s dcerou Kamilou. Dcera měla po úspěšné maturitě na polygrafické škole a tak to byly její poslední prázdniny. Cesta vedla z belgických Antverp do alžírské Skikdy. Kapitánem tam byl Libor Berka.

Ve Skikdě jsme se procházeli po ulicích, koukali po obchodech jindy, jsme zašli na pláž a všimli jsme si, že nás stále sleduje nějaký arabák. Držel se v uctivé vzdálenosti a neobtěžoval. Mysleli jsme si, že to je nějaké jejich „očko“ a nevěšili jsme si ho. Vyjasnilo se to jednou na pláži, kdy k nám přišel. Vytáhl svazek bankovek a že chce koupit naši dceru. A hrozně se divil, proč ji nechceme prodat, když nám dává tolik peněz.

Na dalších cestách jsme poznali další alžírské přístavy jako Annabu, Alžír, Oran. Ze španělského přístavu Pasajes jsme otočili na západ. Guadeloupe, Martinik, Francouzská Guayna. Odtud na sever. Cesta po řece Sv. Vavřince, po velkých kanadských jezerech Ontario, Erie, Huron, Superior do nejzápadnějšího přístavu Thunder Bay. Ten je obilnicí Kanady. Naložili jsme náklad čochy pro Egypt a na zpáteční cestě přikládali ještě v Hamiltonu. Tady bydlel můj dávný dobrý kamarád Dr. Marha. Hned po příjezdu mne vyzvedl a jeli k němu domů. Jeho ženu a dceru jsem znal stejně dobře. Byl jsem asi poslední koho byli navštívit pár dní před emigrací v roce 1979. S úmyslem se ale nesvěřili. Na dotaz co bych chtěl vidět jsem bez rozmýšlení odpověděl: „No přeci Nisgaru. Tak jsme jeho autem vyrazili na niagárské vodopády. Cestou jsme doplnili volná místa v autě kuchařem a hospodářem z lodi. Robert Bělohuby si na tento výlet jistě vzpomene, díky jeho videokameře mám památku i já. Průjezd po řece Sv. Vavřince je velmi zajímavý. Po obou stranách řeky jsou výstavné rekreační chaty, skutečně chudého lidu. Po výjezdu

z ústí jsme schytali pěkný štorm , při průjezdu gibraltarskou úžinou zvládli štědrovečení večeri, za Krétou oslavili Sylvestra a přivítali Nový rok 1992. V silném štormu jsme čekali 4 dny na vjezd do Port Saidu. Po vykládce pár dní v Alexandrii a přejezd do Alžíru. Tam byla horká půda a skutečně se nám podařilo opustit přístav pár minut po vyhlášení vyjímecného stavu. Vylodil jsem v Gibraltar, kam pro nás přijel podnikový autobus.

Další nalodění bylo začátkem září 1992 na loď ORLÍK ve španělské Valencii. Po bunkrování v Ceutě jsme jeli přes Atlantic do kanadského přístavu Port Alfred v provincii Quebec pro náklad novinového papíru určený do brazilského Recife. Odtud jsme pokračovali do Rio de Janeiro kam jsem vždy toužil se podívat. A opravdu od té doby je pro mne Rio nejkrásnějším městem které jsem navštívil. Světoznámá pláž Copacabana (byl říjen, tam končila zima a teplota vody jen 20 stupňů). Na vyhlídkovou horu Pao de Azucar - známá cukrová homole – jsme vyjeli lanovkou a fantastický pohled na panorama Ria a pobřežních ostrůvků byl nezapomenutelný. Pochopitelně jsme nemohli vynechat ani výlet ke známé soše Jesus Cristi , vysoké 36 metrů a umístěné na špici hory tvaru jehlanu. Ve výši 960 metrů. Cesta autem až k soše byla dobrodružstvím.

Po Riu přišel Santos, Paragua a znovu Rio. Dále venezuelské Puerto Cabello, přístav hlavního města Caracasu.

Po celou cestu jsem měl denně radiové spojení s manželkou (vlatní také soukromou koncesi, dobré vybavení měla doma moje a nevyužívané. Sdělila mi, že s dcerou objevily malý finský domek za rozumnou cenu. Nechtěl jsem dát souhlas aniž bych ho viděl. Majitel však odmítal čekat do mého příjezdu.

Byl jsem už za hranicí možnosti odejít do důchodu a rozhodl jsem se tak učinit. Jeli jsme ještě do mexického Vera Cruz a Tampica a tak jsem si vymohl střídání a konečný odchod do důchodu. V Tampicu nás vylodovalo několik . Letadlem do Mexico City a dále do Amsterdamu a Frankfurtu, kde nás čekal podnikový mikrobús.

Po prohlídce nabízeného finského domku jsme uvážili, že dřevěnka bude vyžadovat řadu úprav ale zvládnutelných a domek jsme koupili .

Důchodu jsem si začal užívat pracovně. Domek jsme postupně vylepšovali s tím, že se nastěhujeme až to bude ve schopnějším stavu. Manželka, jako učitelka hledala nové uplatnění v novém místě. Beznadějně. Nebyla perspektiva ani v novém školním roce od září. V březnu však ve škole vzdálené 10 km musel jeden kantor na vojnu a tak dostala nabídku s podmínkou okamžitého nástupu od 1. března. Nastalo bleskové přestěhování a úpravy bytu se řešily za chodu.

A jako v mnoha předchozích případech volali začátkem června z ČNP, že potřebují Okamžitě radiáka na střídání Nakonec jsem se nechal přesvědčit z podmínkou čtyřměsíčního nalodění a manželku na cestu. V druhé půlce června 1993 jsem odjížděl na Sicilii do Augusty na loď Vltava..Loď byla ze stejné serie jako Otava , se stejným vybavením, a seznamování nebylo nutné, všechna zařízení jsem již dobře znal. První cesta vedla do Limassolu na Krétě, odtud do ukrajinské Reni a pak přes suezský kanál do Karachi a Bombaje. Z Bombaje zpátky do Reni a odtud do slovinského Koparu.

V Koparu nalodily manželky na cestu a vyjely jsme opět přes Suezský kanál do Karachi. Tam byla půda trochu horká, zákaz vycházek po 19. hodině a tak jsme byli rádi, když jsme po čtyřech dnech pokračovali v cestě do Bombaje. Bombaj jsem již dobře znal a tak jsem mohl manželku seznámit s mnoha zajímavostmi. Navštívili jsme výletní místo Boot s rozhlednou ve tvaru boty a sousedními Hanging Gardens. To je nádherný park, K kde jsou z keřů vytvarována všechna zvířata žijící v Indii. Lodí jsme zajeli i na Ostrov Elephant Island se starodávnými jeskyněmi vytesanými do žuly. Navštívili jsme mnoho chrámů i museum Ghandiho. A jako žena strávila i hodně času prohlížením zboží u stovek stánků po ulicích. Zoologická zahrada nás celkem zklamala. Kromě kvalitních pestrobarevných látek se ji tam zalíbily hezké dámské lodičky, pěkně lakované a levné.

Zmiňuji se o nich proto, že se k nim ještě vrátím. Po 16 dnech pobytu jsme vyjeli na zpáteční cestu, do Constance v Rumunsku. Tady jsem měl vylodit současně s manželkou a pokračovat doma v důchodu.

Na Rudém moři jsme však vymysleli další zpestření cesty. Radiem jsem objednal cestu ze Suezu do Portsaidu taxíkem přes Káhiru. Sám jsem tam sice byl mnohokrát, jako doprovod manželky však ne. Společně měla jet i manželka chifa a palubní asistent. Na lodi se zaučoval nový radioasistent A když jsem se kapitánovi zaručil, že průjezd kanálem je schopen zabezpečit, cestu mi povolil.

Vylodili jsme v Suezu, jeli do Káhiry do musea, prohlédli si expozici faraona Tutanchamona – víc se nadalo stihnout- zajeli do Gizy na pyramidy a pokračovali do Portsaidu. Cestu jsme museli stihnout než loď projela kanálem z jihu na sever. S agentem jsme pak jeli naproti lodi asi 30 km po suezském kanálu. Zážitkem bylo naskakování ze člunu na trap během jízdy lodi. Projeli jsme Egejským mořem, Bosporem a za značného ochlazování přijeli do Constance.

Teplota klesla pod nulu a protože manželka měla sebou jen letní vybavení, šli jsme do města koupit teplé boty. Já jsem si krátce před dojezdem poranil nohu a tak jsem pomalu pajdal. Žena měla na nohou ty pěkné lakovky z Bombaje. V tržnici si vybrala hezké teplé boty a když sáhla do kabelky, tak peněženka s penězi a všemi doklady nebyla. Začala zmatkovat zda jsem je nevytáhl. Všimla si toho asi 10letá dívenka a ukázala rukou do uličky, kde šly dvě cikánky. Jedna starší a tlustá, druhá mladá. Hned jsme se zami vydali a když viděly že je sledujeme tak zrychlily. Tak jsme se honily asi 20 minut po ulicích a křičeli policie, policie. Musel být na nás pohled pro bohy. Já jsem se zraněnou nohou pajdal a běžel, žena pajdala podobně, ale proto že se jí ta pěkná bota z Bombaje na jedné noze rozsypala úplně a druhá téměř, takže běžela prakticky bosky. Až když jsme se přiblížily k autobusovému nádraží, kde bylo hodně lidí a náš stálý pokřik policie, policie se jim zdál nebezpečný, se ta stará obrátila, vyběhla proti mně a vrazila mi do ruky naší peněženku i s doklady. Nestačil jsem ani zkontrolovat zda je tam všechno. Vrátili jsme se zpátky do tržnice. Chtěli jsme té dívence poděkovat a podarovat, už tam nebyla. Žena si vybrané boty koupila, určitě lepší než ty z Bombaje. Pak jsme se dozvěděli, že to byly boty pro mrtvé k upalování.

V polovině listopadu 1993 nás podnikový autobus dovezl až k našemu novému domku. Stejně jsme druhý den honili za Prahou autobusáka, který nám odvezl jeden zapomenutý kufr. Asi pro štěstí.

Tím skončila kariéra jednoho námořního radiáka, který už teď pouze vzpomíná, občas kouká na tisíce krásných diapozitivů z cest po světě i zvukových záznamů. Děkuje osudu, který ho donutil naučit se pracovat s počítačem, protože po infarktu a instalaci kardio-stimulátoru nemůže vysílat a zbývá mu jen práce na PC.

Jiří Borovička
ok1bi@seznam.cz

@@@@@@@@@@@