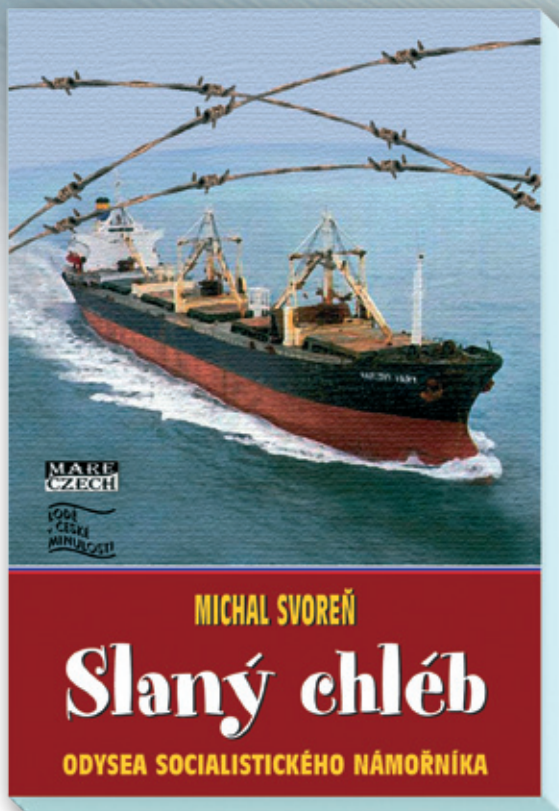


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Slaný chléb **Odysea socialistického námořníka**

Michal Svoreň

počet stran 186

fotografií včetně barevných 26

vazba brožovaná

běžná cena 349 Kč, naše cena 325 Kč

cena K“M“K 289 Kč

ISBN 978-80-86930-47-3

Při úklidu zásuvek jsem našel svůj rukopis z doby kolem roku 1987. Tehdy jsem se neodvážil nabídnout ho ke zveřejnění. Velmi pravděpodobně bych se totiž musel živit jinou prací, než péčí o mašinky na námořních lodích. Byl jsem na své práci závislý tak, jako někdo například na marihuaně, a tak jsem zásuvku raději neotvíral. Čas běžel, mnohé se změnilo a můj rukopis mezitím ztrácel na aktuálnosti. Oprášil jsem ho s pocitem, že některé mé příběhy se snad dobře čtou. Mým cílem bylo vzpomenout na nelehkou práci posádek našich bývalých námořních lodí, práci, která byla často zbytečně zpestřována lidskou hloupostí. Vždy jsem vycházel ze skutečných událostí, takže děj je autentický a uvedené příběhy se skutečně odehrály. Jak říkal můj dobrý přítel, starší námořník a srandista Vojtek z Moravy: „To není žádný fakt, to se skutečně stalo.“

Michal Svoreň, 1. strojní důstojník v. v.

Ukázka:

Při rychlém nakládání lodě jsou velmi často problémy s hladkým vybalastováváním, tedy vyčerpáváním zátěžové vody z lodě. Balastové tanky jsou zpravidla ve dvojitém dně a je jich hodně. V souhrnu mají obsah například 5000 metrů krychlových a balastové čerpadlo za hodinu zvládne jen desetinu tohoto množství. Schválně volím tato čísla. I laikovi je jasné, že za deset hodin práce čerpadla by loď měla být bez balastu. Teoreticky to sedí, ale praxe je jiná. V praxi nikdy nelze vyčerpávat všechny tanky najednou. Pracuje se zpravidla se dvěma tanky – rovnoměrně zprava a zleva. Jejich ventily otevřeme naplno, ale voda z nich rovnoměrně neuniká. Před vyprázdněním konkrétního tanku je nutno otevřít ventil dalšího tanku, jinak se sací potrubí může zavzdušnit a čerpadlo začne pracovat naprázdno a vodu nečerpá.

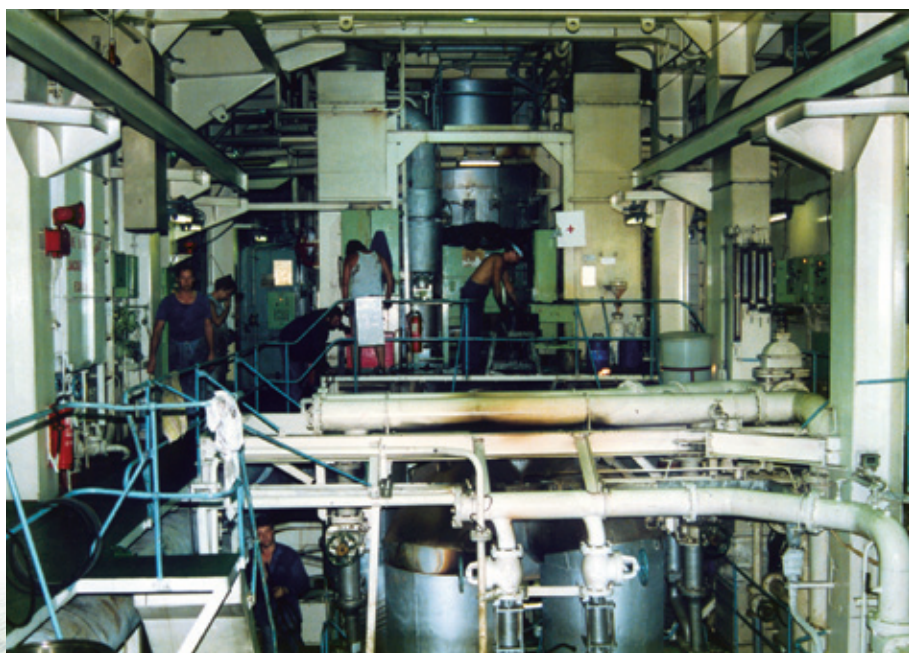


Pokud si toho obsluha nevšimne včas, může se ucpávka čerpadla poškodit a pak se už čerpadlo zavzdušní a žádnou vodu nenasaje. I když se ucpávka nepoškodí, není oprava poškozeného potrubí o průměru například 300 mm jednoduchá a čas letí. Vyčerpávání zůstatků z balastových tanků slouží tzv. ejektory, kterým je jedno, čerpají-li vodu nebo vzduch. Těmito čerpadly se tanky začistí nejlépe. Sací koše v balastových tancích jsou vždy umístěny v jejich zadní části a otvory rour se nemohou opírat o dno lodě, protože by se tím vlastně ucpaly. Musí být tedy v takové výšce, aby vtok vody do roury nebyl přiškrtnutý. Je tedy logické, že nejlépe se balastové tanky začistí ve chvíli, kdy bude loď mít trim, čili bude nakloněná směrem na zád, tedy když nejvyšší hladina vody bude u sacího koše. Také je logické, že vodu z tanku lze vyčerpat jen po tu úroveň, kam sahá sací potrubí. Právě tak je logické, že při převozu nákladu má na lodi zůstat co nejméně balastové vody. Čím víc této vody, tím méně nákladu loď pobere, protože loď je možné naložit jen po určitý ponor.



Tyto logiky nejdnou způsobily na lodi značné zmatky. Palubní čif chce mít balastové tanky vyčerpané na nulu, ale ono to prostě nejde. Při náklonu lodě na zád se z tanku už nic vyčerpat nedalo, ale po vyrovnání lodě chce palubní čif zkusit, zda by to přece jen nešlo a nedá si vysvětlit, že to není možné ani teoreticky a ty naměřené tři-čtyři centimetry vody jsou tak zvané nevyčerpatelné zůstatky. On má svou zkušenost, že tehdy a tehdy se mu tento tank podařilo zcela vyčerpat, tak to chce mít stále. Nevšiml si ale, že tehdy možná začišťoval tank při větším náklonu lodě na zád a že při měření voda od sondy v tanku odtékla. Prostě chce mít v tanku nulu. Nervozita po vyrovnání lodě narůstá, dělají se další chyby a někdy místo odtoku začne voda v tanku přibývat. Není to tak dávno, co si čtvrtý strojní důstojník za špatné začistění balastových tanků od kapitána vysloužil výtku. Vina ale není jen na strojním důstojníkovi. Vždy je na obou stranách – na strojovně i na palubě.

Nemám rád byrokracii, ale vyrobím jednoduchý formulář, do kterého bude dotyčný námořník obsluhující ventily balastových tanků na palubě a měřící množství vody v tancích zapisovat svá měření zároveň s dobou, kdy to měření dělal. Získáme jednoduchý přehled o postupu debalastování a když vznikne problém, dozvíme se kdy a kde. Možná to nebylo jen tím formulářem, ale teď už jsme s debalastováním neměli žádné problémy. Vyplněný formulář mohu zahodit. Svůj účel splnil, vždyť jsem ho zavedl ne kvůli byrokracii, ale pro lepší praxi při vyprazdňování balastových tanků.

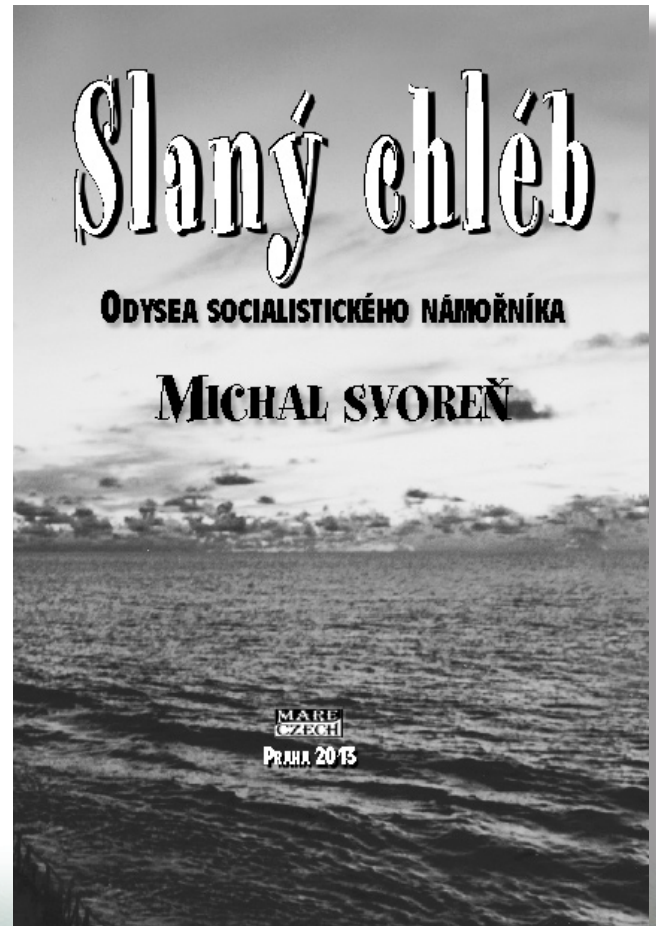
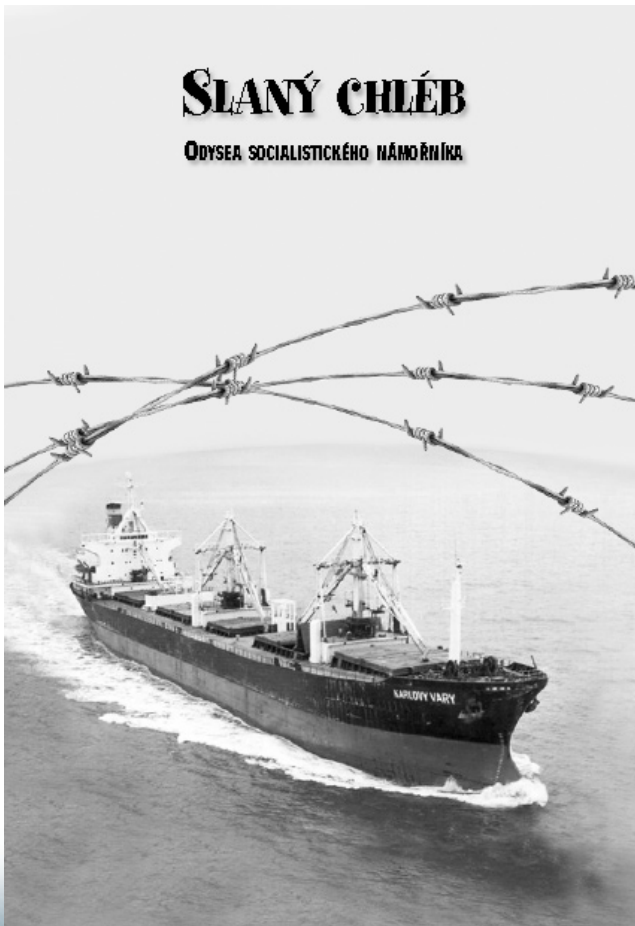


K ránu 3. dubna je loď plně naložená, probíhají obvyklé ceremonie před opuštěním přístavu. Koná se i celní a pasová kontrola spojená s hledáním černých pasažérů, po nichž musí pátrat posádka lodě. V přístavech socialistického světa to má posádka jednodušší, tam se o černé pasažéry stará místní policie někdy i za pomoci cvičených psů. My takové psy nemáme, tak se musíme snažit sami. Vloni se nám jeden takový schoval na lodi *Košice* do bedny s výbavou lodních schodů a bocman Eman ho tam našel jen díky náhodě. Odvézt z přístavu černého pasažéra



je pro loď vždy velmi nepříjemné a rozpačité je v tomto případě i mezinárodní právo, které chrání hlavně černého pasažéra. Nutno přiznat, že právem. Mezi posádkami lodí se našli i takoví barbari, že na příkaz kapitána černé pasažéry naházeli do moře. My bychom je tam sice neházeli, ale měli bychom s nimi velké množství nepříjemností. Jako nedávno jedna naše loď, která si z afrického přístavu odvezla nahore na komíně pět černých pasažérů. Černých po všech stránkách. Našli je až po dvou dnech plavby do Brazílie, když už bylo na návrat pozdě. Tito pasažéři velmi dobře znali svá práva a věděli, že mají nárok na celodenní stravu, přiměřené ubytování a že na lodi nemusí pracovat. V Brazílii je přístavní orgány samozřejmě na břeh nepustily, a i když jindy loď nehlídaly, tentokrát kvůli černým pasa-

žérům postavily k lodním schodům vojáka se samopalem. Kapitán byl nakonec rád, že se zbavil černých pasažérů tím, že jim na náklady lodě zakoupil letenky z Ria do patřičné africké země. Na letišti je eskortovala policie. Těch pět mělo celkem pěkný výlet a nic za něj nemuseli zaplatit. Takže je nutné pořádně prohledat všechny prostory, kde by se někdo takový mohl schovat. Zavazuje mě k tomu i předpis generálního ředitele, podle kterého musím veliteli písemně potvrdit před odplutím z každého přístavu, že jsme důkladně zkontrolovali všechny strojní prostory a černého pasažéra nenašli. Byrokratické alibi, protože ve strojních prostorách je tolik možných skrýší, že mazaného černého pasažéra bychom tak jako tak nenašli...



Motto:
„Pravdě tedy že jiný jest pohodlnější po světě létání způsob.
Přiborná, tu že se člověk neztráse, nezbláh, neuvězí,
ale od jednoho kraje světa k druhému stříletí má, všudy nového,
nevdarého a neslýchávaného něco nalézáje. I vedl vzne ke krajům země,
kdež jsme před sebou nic neviděli než nebe a vodu.“

J. A. Komenský

Úvod

Při úklidu záznamek jsem našel svůj rukopis z doby kolem roku 1987. Tehdy jsem se neodvážil nabídnout ho ke zveřejnění. Velmi pravděpodobně bych se totiž musel živit jinou prací, než péčí o mašinky na námořních lodích. Byl jsem na své práci zvyklý tak, jako někdo například na marihuáně, a tak jsem záznamku raději neovíral. Čas běžel, mnohé se změnilo a můj rukopis mezitím ztrácel na skutečnosti. Oprávil jsem ho s pocitem, že některé má příběhy se snad dobře čtou. Jestli někdo při čtení této práce stráví příjemné chvíle, tak jsem přepísem rukopis do počítače čas neztratil. Pro pořádek ale musím upozornit, že postavy příběhu jsou vymyšlené, třebaže události jsou autentické a skutečné se odehrály. Nepsal jsem však literaturu faktu, takže zpracování události je poměrně volné. Také jakéhokoli stížnosti mých bývalých kolegů, že jsem si vypůjčil jejich životní příběhy, musím už dopředu prohlásit za bezpředmětné. Příhod z námořnického života je přirozeně mnohem víc. Mým cílem bylo vzpomenout na nelehkou práci posádek našich bývalých námořních lodí, práci, která byla často zbytečně zpestřována lidelkou hloupostí. Vždy jsem však vycházel ze skutečných událostí, takže děj je autentický a uvedené příběhy se skutečně odehrály. Jsk říkal můj dobrý přítel, starší námořník a erandista Vojtek z Moravy: „To není žádný fakt, to se skutečně stalo.“

Příjemné počtení.

Michal Svoreň, 1. strojný důstojník v. v.

5

Kapitola 2.

Ještě nikdy se mi nestalo, aby mě na lodi vítali s takovou slávou, jako 5. března 1987 ve Rijece na námořní lodi *Karlovy Vary*. U lodních schodů mi podal ruku generální ředitel ČNP Šumozřejmě náhodou, takže vlastně o žádnou slávu nešlo. Generál byl v Jugoslávii podepisovat jakýsi kontrakt na dodávku nových lodí a na *Karlových Varech* se zastavil pouze proto, že měl dostatek volného času. Přišel se podívat, jak hromnou loď jeho podřízené koupili, když ji provází tak špatná pověť. Později jsem se dozvěděl, že generál právě odcházel z celoposádkové schůze, na které slíbil námořníkům pouze jediné nalodění na *Karlových Varech* – kdo už na nich jednou byl, víckrát nemusí. Opravdu jako v očistci.

Generální ředitel je též pouhý úředník, který ví jen velmi málo o tom, jak to na lodích chodí. I na starých lodích se musel někdo plavit, zbytečně by sem posílali esalonní typy v bílých rukavičkách, které nemají ve zvyku na našich lodích pracovat. Stará loď potřebuje hlavně práci, tady se divadlo hrát nedá. U našeho podniku je to ale zařízení tak, že někdo se plaví na nových lodích, jiný na starých. Zkoušení odborníci na starých lodích jsou utěšování řešičkami, že na nových lodích může jezdit každý hlupák, ale at zkouší pracovat na starých lodích, kde je třeba každý den opravit kus dřevěného potrubí, šerpada, kompresory, odvětrávkou, měnit ložiska i čisti motorů a hodně experimentovat, protože se vždy jsou na lodích potřebné náhradní díly. Na takové lodi by bílé rukavičky neobstály. Na starých lodích prý hlupáci pracovat nemohou. Ovšem ve skutečnosti je to mnohem jednodušší. Hlupáci totiž nepatří na žádnou loď, jsou nebezpeční. Život je však tak pestrý, že se hlupáci nacházejí jak na lodích nových, tak na lodích starých.

Šťastně jsem si potířel rukou s generálem, který právě odcházel z lodě a už na mě volal můj předchůdce ve funkci prvního strojního důstojníka, vždy usměvavý a vždy elegantní Pavel K. I teď měl na sobě elegantní černou kombinézu od firmy Casetrol a vypadal jako holohlavý Nicki Lauda těsně po šťastném dokončení posledního kola závodu F 1. Kolik kol se podaří šťastně dokončit na této lodi mně? Pavel mi dokonce pomohl nahoru po lodních schodech s kufrům. Nahore na palubě pak funi, jako by se nadělal víc než za celé nalodění.

13

Kapitola 1.

Zima v lednu 1987 se opravdu dobře vydařila. Dobře proto, že po letech rozpečených zim to byla zima s mrazem i se sněhem; cestáře přirozeně překvapila. To bylo na podzim řečí, jak mají mechanismy na zimu dobře připravené. Možná i měli, ale jen na mírnou, sfrickou zimu. V lednu však přišel sníh a mraz a s nimi kalamita. Novináři pro pobavení veřejnosti vřhali hromy a blasky na cestáře, že nestíhají odhromovat závěje z cest, ale i na vedení ČSAD, že autobusům zamrzla nafta v nádržích. Novináři mají komešné o čem psát a nemusí se obávat, že je někdo bude popotahovat za kritiku socialismu. Byla taková zima, že tramvajím v Bratislavě hořely motory. Údržbáři tramvajím se vymlouvali na nekvůli motory, které jim dodává ČKD Praha a v ČKD Praha zase tvrdili, že v Bratislavě neumějí opravovat tramvaje. Jejich motory jsou přesně stejné v tramvajích nejen ve všech městech republiky, ale pracují i na Sibiři, a motory jim hoří pouze v Bratislavě. Novináři jsou nekompromisní a nešetří nikoho, pokud se jim nedá vyčítat zásadnější kritika společenských poměrů naší zacetávající nepolitkovější společnosti na světě. I ředitelé podniků dotávají svoje, ale ti se vždy dokážou vymluvit na objektivní příčiny. A kritizovat objektivní příčiny – to si dobře rozuměli každý novinář. Od objektivních příčin je už velmi blízko k těm, které se kritizovat nevyplácí. Neboť nositelé těch příčin mají moc, která jim chutná a nějakým takovým perohryzem si ji určitě ochotně nenechají.

Moje manželka se slymem se v takové zimě odvážila cestovat v neděli dopoledne z venkova u Kolárova do Trnavy. Sněhová kalamita na cestách už končila, ale ráno začal vítr zase foukat, tak jsem se na železniční stanici v Nových Zámkách zeptal, zda vlaky jezdí normálně. Prý proč by neměly? Zastýděl jsem se za svou nedůvěru k socialistické železnici a klidný jsem vypravil manželku se slymem na autobus. Autobusem se potřebuji dostat do Galanty a dále už vlakem do Trnavy. Do Galanty se dočtali, ale tam také skončili. Vlak nejel a nebyla ani naděje, že toho dne bude vůbec nějaký do Trnavy vypraven. Sněhová nadílka zasakovala nejen socialistické cestáře, ale i socialistické železnice, které mají na každé stanici velké reklamy o svých socialistických závazcích, že budou ještě lépe sloužit veřejnosti. Moje

6

Po seznámení se strojovnou jak z oken rychlíku se jedu pohrbat v písemné agendě strojního oddělení. Zajímají mě poruchy z nedávné minulosti a způsob jejich odstranění. Některé se s vytrvalostí kyvedla neustále vracují. To co mi napovídá. Při prověřování objednávek náhradních dílů zjišťuji, které náhradní díly ještě přijdou, které už příšly, které objednávky byly redukovány a které zrušené. Některé dodávky byly uvedené ve skladové evidenci dokonce dvakrát, takže inventura ve skladě náhradních dílů bude nevyhnutelná. Tady nejde o manko, ale o přehled. O ten skladový gulš se významnou měrou zasloužil i přechod skladové evidence na počítač. Každý začátek je těžký. Chyba však nebude v počítači, ale v lidech, kteří s ním ještě neumějí pracovat. Než se to naučí, tak si někteří skladníci ponechají i starý způsob evidence – skladové karty. Patřím k nim i já.

Můj předchůdce už má zvažadla sbalená, pojedje s cestovní posádkou domů autobusem, který přiveze novou posádku – i má. Dopředu podnikovým autobusem si počítají námořníci i ústředí v Praze. Námořníka dopraví v relativním pohodlí až k lodním schodům, navíc mnohem levněji, než je cestování vlakem nebo nejdě bože letadlem. Kterýsi ekonom spočítal, že kdyby se takto měnily posádky lodí každý měsíc na každé lodi, bude ekonomický přínos autobusu pro podnik tak velký, že mohou prodat všechny lodě a podnik plác i tak splnit.

Po odjezdu autobusu jsem pánem strojovny já. Vim, co mě čeká, vím i to, že to nebude mít jednoduché. Kdybych ale toužil po jednoduché práci, hledal bych zaměstnání jinde a ne na námořní lodi. Potřebuji tuto práci asi jako kůň chomout. Přesněť se koně zapřáhat a začne chřadnout. Možná i ten kůň potřebuje mít pocit užitečnosti. Já jsem takovým koněm i proto, že i mně stačí vědomí, že jsem užitečný.



16

Kapitola 7.

Česné ráno 1. dubna připlouváme na rejdu v Ceesablenoe. Chvilí po půlnoci mě volají do strojovny, že budeme přecházet na lehké palivo a manévrové obrátky. Neředpokládám ve strojovně žádné problémy, ale při takovýchto příležitostech je přítomnost strojního čífa ve strojovně pravidlem. Předevčirem po doktorové školení o AIDS mě v noci volali do strojovny, protože se zavzdušňoval palivový systém hlavního motoru. Vyčistili jsme filtr před průtokoměrem paliva a problém byl odstraněn. Teď jsme se podívali na filtr už preventivně, ale byl čistý.

Přechod na lehké palivo se děje bez jakýchkoli těžkostí. Nejdřív je třeba trochu snížit teplotu mazutu před motorem a potom přepnout na naftu. Přitom neustále sledoval viskozimetr, aby nám viskozita paliva příliš nevrzela. Kapitán postupně snižuje obrátky hlavního motoru - HALF, SLOW, DEAD SLOW a STOP. Pravděpodobně už budeme blízko místa, kde hodíme kotvu. Na pově STOP se na naší lodi hlavní motor nezasťavuje, jen se vypíná spojka mezi motorem a převodkou. Lodní šroub nic nebrzdí, a tak s ním otáčí proudění vody od rychlosti lodi až do jejího úplného zastavení. Šroub se otáčí ještě asi pěti obráťkami za minutu, když dostaneme strojním telegrafem pově SLOW ASTERN. Zastavujeme motor, reverzujeme jeho rozvodový mechanismus na zpěteční chod a hned, jak je přeřverzování motoru automatikou potvrzeno, třetí strojní dštojník ho startuje. Venku ve strojovně začne coei hrozně chrčít, ale motor se ani nehne.

„Zkuste to ještě jednou!“ – vjmám se okamžitě inici stivy, ale v motoru zase jen coei hrozně zafučí. Třetí strojní dostává trému a začíná se mu klepat ruoe. Tréma je to poslední, co nám v této chvíli chybí. Ani mně není porucha lhcotejná, ale trému ji neodstraníme. Přebírám ovládání motoru do svých rukou a reverzují ho znovu na chod vpřed a zkusím nastartovat. Opět jen fučení. Znovu přepínám na chod vzad a ponechávám u ovládání třetího strojního, kterému se už přestaly chvět ruoe.

„Držte páku v palivu!“ – a vyběhám z valína o pochodí níž k páce havarijního startu motoru, kterou rychle stlačuji. Od toho fučení u rozdělovači hlavy startovní se mi mohou uši roztrhnout, ale motor

48

Kapitola 8.

Loď lítá na vlnách jako zplašená. Neexistuje plavidlo, které by oceánské vlny pořádně nerozkývaly. Pravda, kromě lodí osobních, vojenských a výjimečně i nákladních, vybavených stabilizátory. Takové se při plavbě ve vlnách koupou mnohem méně, ale není to zadarmo. Stabilizátory brzdí rychlost lodě a spotřeba paliva narůstá. Námořní doprava je především obchod, kde se s každým výkladem kalkuluje dvakrát a šetří se na všem. Výšší náklady musí přinést ještě vyšší zisk, jinak nejsou odůvodnitelné. Stabilizátory tím pádem nemají na obchodních lodích smysl, nemají je ani naše *Karlovy Vary*. Inklinometr na můstku často zaregistruje boční výkyvy vyšší než třicet stupňů, ale loď se drží dobře. Podélné výkyvy při nichž zád vyletí z jámy mezi vlnami na jejich vrchol, tlačí člověka k zemi. Vzpětí se zád propadá do téměř desetimetrové propasti mezi vlnami, takže se člověk na zlomek vteřiny ocitá ve stavu bez tíže a musí se honem něčeho chytit, aby nevyletěl ke stropu jako moucha.

V tomto počesí se dostáváme k prověřování časování ventřiku paliva na pomocném motoru číslo dvě, který stále nemá ten správný chod. Má vysoké výfukové teploty, to by mohlo být spojené s poškozeným rotorem turbíny dnychadla, ale hlavně má velmi rozcházené spalovací tlaky. Při kontrole ventřikovací čerpadel zjišťujeme, že na jednom motoru máme dva typy součeseti ventřikovací čerpadel. U čtyř válců s proměnlivým začátkem a koncem ventřiku paliva a u dvou válců s pevným začátkem a proměnlivým koncem táhož. Takhle se to opravdu dělat nemá, namontovat to tam musel amatér. Stejně součástky namontujeme na všechny válce. Ventřikovací čerpadlo pro válec číslo šest má jeden ze čtyř kotvicích šroubů utřžený. Banální záležitost, přetřžený šroub je třeba vyměnit. V náhradních dílech ho bohužel nemáme, musíme ho vyrobit. Vzpětí zjišťujeme, že na lodi nemáme zavitové očko W 1/2". No oo, máme soustruh. Na tom se dá vyrobit jakýkoliv závit. Bude to trvat o něco déle, ale nevzdáme se. Po hodině hledání potřebných ozubených koleček předlohy soustruhu zjišťujeme, že nám jedno kolečko chybí. To na lodi vyrobit nedokážeme, jeme v konicích. Přesto se nevzdáváme, to na moři nemůžeme, musíme si poradit. Přetřžený svorník svaříme a čerpadlo uchytíme čtyřmi šrouby. Kdyby

57

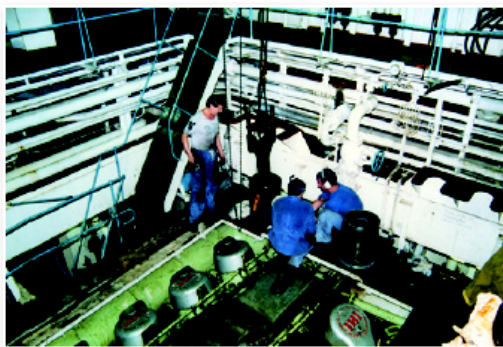
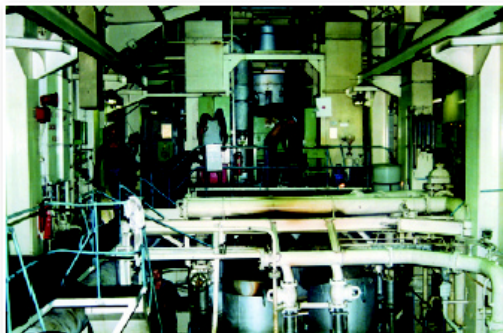
Obrazová příloha



Nahore: Českoslovenslá námořní loď Mř.

Dole: Českoslovenslá námořní loď *Karlovy Vary*.

173



Nahore: Původně bílý náler stěn a potrubí strojovny postupně dostával špinavě hnědý nádech od unilajících výfukových plynů z hlavního motoru.

Dole: Revize páku hlavního motoru v přístavu vodobomých mlích motorů ř. 1. třída Zdeňka Iluce, Květoslava Urbana a 2. strojního dštojníka Ing. Vladimíra Volánka.

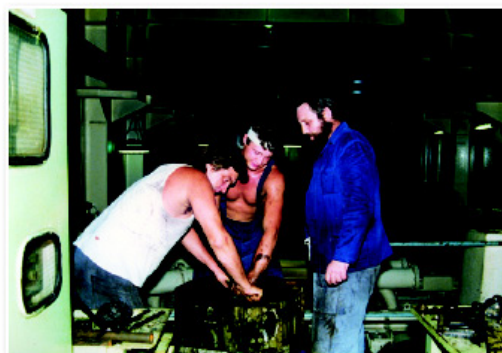
178



Nahoře: motorář 1. třídy Zdeněk Kunc při revizi pístu hlavního motoru.

Dole: Pět po vytažení z hlavního motoru se musí pořádně prohlédnout a rozhodnout, co s ním. Motorář 1. třídy Zdeněk Kunc, Květoslav Urban a 2. strojní důstojník Ing. Vladimír Volánek.

179



Nahoře: Legendární strojmistr Zdeněk Toucha (dnes už čest jeho památce).

Dole: O žakldy posádky se lodní kuchyně vždy dobře starala.

180

Obsah

Úvod	5
1. kapitola	6
2. kapitola	13
3. kapitola	17
4. kapitola	23
5. kapitola	31
6. kapitola	36
7. kapitola	46
8. kapitola	52
9. kapitola	67
10. kapitola	79
11. kapitola	89
12. kapitola	102
13. kapitola	109
14. kapitola	119
15. kapitola	129
16. kapitola	139
17. kapitola	146
18. kapitola	158
19. kapitola a závěr	164
Obrazová příloha	172

183

Slavný chléb

ODYSEA SOCIALISTICKÉHO HÁMOŘNIKA

MICHAL SVOREN



Obálka Marek Píkrýl.

Fotografie Ing. Ivan Polák (přítul), Michal Svoren,
Karel Zeman, Marek Píkrýl a reztrám i autoři.
Grafická úprava a technická redakce Marek Píkrýl.
Ze slovenštiny přeložila Anna Fariánová.
Jazyková redakce Andrea Vernerová.
Sazba a litografie Mare- Czech.

Vydalo nakladatství Ktří Mare- Czech,
Marek Píkrýl, Křivčická 426/42, Praha 8 – Čimice,
e-mail: mare-czech@seznam.cz,
www.mare-czech.cz
jako svou 53. publikaci,
v edici Lodě v č. 64 minulosti svazek 36.
Vydání 1., Praha 2013.

ISBN: 978-80-86930-47-3

Titk a vazba powerprint s.r.o.

Žádná část tohoto díla nesmí být reprodukována nebo kopírována v podobě mechanické, elektronické nebo šířena jakýmkoliv jiným informačním systémem bez předchozího souhlasu držitelů autorských práv.