

Práce a život členů lodních posádek na plavidlech ČPSL-ČSPLO v období vlečné plavby

Za dlouhou dobu vydávání našeho sborníku LVP byly publikovány články s nejrůznějšími tématy, které se více a někdy i méně týkaly historie naší plavby. Ale jenom pět z nich se zabývalo prací a životem posádek na plavidlech v období od založení ČPSL v roce 1922 do vyřazování parníků v 60. letech. Přitom je toto období důležité nejen pro tehdejší ekonomický význam vodní dopravy, ale i zajímavé tím, že posádky na plavidlech byly většinou smíšené, proběhla velká hospodářská krize a 2. světová válka, konaly se stávky za zlepšení sociálních podmínek pracujících, v plavbě se pomalu prosazoval český živel atd.

V prvním ze zmíněných pěti článků (LVP IV/1998) vylíčil F. Florián barvitě práci a život topiče v období války, v druhém (LVP XII/2007) S. Dluhoš popsal, ovšem jen krátce a neúplně práci a život na vlečném člunu v 50. letech, ve třetím (LVP XXI/2015) J. Malý popsal živě spíše život než práci lodníků na člunech při plavbách poválečným, zničeným Německem. V čísle LVP XVII/2011 popsal velmi živě podrobně L. Šebrle práci posádky vlečného člunu při plavbě samotíží v období těsně po válce a konečně poslední z těchto článků (LVP XXII) vylíčil P. Křest'an, jak si posádky člun „vylepšovaly“ životní úroveň výpomocí při vykládkách člunů v Hamburku a jak tam trávily volný čas.

Protože redakční rada považuje za svůj prvořadý úkol zachycovat už systematicky ve sbornících LVP tuto část historie naší plavby, a její pamětníci rychle mizí, prosí budoucí autory (kteří se, jak doufá přeci, jen najdou), aby se snažili popisovat především nesledující práce a životní podmínky a přirozeně i další, na které jsme si nevzpomenuli.

A. Nákladní vlečné čluny s posádkou mužů

1. Práce

Člunový kormidelník (vůdce člunu) : Papírová agenda, řízení člunu, zapojování člunu do vleku, dohled na nakládku/vykládku z hlediska rozřídění nákladu, pevnosti lodního trupu, rovného kýlu a bezpečnosti práce.

Řízení a kontrola práce lodníků, odpovědnost za stav označení a osvětlení člunu.

Lodníci (případně plavčík) : Střídání kormidelníka při řízení, kotvení, vyvazování, otvírání a zavírání nákladních prostorů, stavění dřevěných přepážek či rozpěr u železných člunů, čištění prostorů po vyložení, stavění pozičních lamp a jejich údržba, dovážení potravin a vody na člun, údržba lodního zařízení vybavení (vrátky, lana...), údržba tělesa člunu (mytí paluby, natírání, obnova podlah a ostění...). Měření hloubky při plavbě mělkými úseky.

2. Život

Ubytování kormidelníka, případně i jeho rodiny : Na zádi v polozapuštěné nástavbě v celé šířce lodi se dvěma místnostmi, kamny na uhlí, nábytkem a kuchyňským vybavením, s osvětlením petrolejkami.

Kajuta pro lodníky : Na přídi u starých člunů zcela pod palubou, u nových polozapuštěná s okny nad palubou, rozdělená podélně na dvě, tedy skromné velikosti a s nejnutnějším bytovým vybavením, s kamny na uhlí.

Problémy s větráním a udržením tepla, uchováváním potravin a zásobováním pitnou vodou, vařením stravy, mytím a hygienou vůbec.

lavidlech byly většinou smíšené, proběhla velká hospodářská krize a 2. světová válka, konaly

se stávky za zlepšení sociálních

podmínek pracujících, v plavbě se pomalu prosazoval český živel atd.

V prvním ze zmíněných pěti článků (LVP IV/1998) vylíčil F. Florián barvitě práci a život topiče v období války, v druhém (LVP XII/2007) S. Dluhoš popsal, ovšem jen krátce a neúplně práci a život na vlečném člunu v 50. letech, ve třetím (LVP XXI/2015) J. Malý popsal živě spíš život než práci lodníků n člunech při plavbách poválečným, zničeným Německem. V čísle LVP XVII/2011 popsal velmi živě podrobně L. Šebrle práci posádky vlečného člunu při plavbě samotíží v období těsně po válce a konečně poslední z těchto článků (LVP XXII) vylíčil P. Křesťan, jak si posádky člun „vylepšovaly“ životní úroveň výpomocí při vykládkách člunů v Hamburku a jak tam trávily volný čas.

Protože redakční rada považuje za svůj prvořadý úkol zachycovat už systematicky ve sbornících LVP tuto část historie naší plavby, a její pamětníci rychle mizí, prosí budoucí autory (kteří se, jak doufá přeci, jen najdou), aby se snažili popisovat především nesledující práce a životní podmínky a přirozeně i další, na které jsme si nevzpomenuli.

A. Nákladní vlečné čluny s posádkou mužů

1. Práce

Člunový kormidelník (vůdce člunu) : Papírová agenda, řízení člunu, zapojování člunu do vleku, dohled na nakládku/vykládku z hlediska rozřídění nákladu, pevnosti lodního trupu, rovného kýlu a bezpečnosti práce.

Řízení a kontrola práce lodníků, odpovědnost za stav označení a osvětlení člunu.

Lodníci (případně plavčík) : Střídání kormidelníka při řízení, kotvení, vyvazování, otvírání a zavírání nákladních prostorů, stavění dřevěných přepážek či rozpěr u železných člunů, čištění prostorů po vyložení, stavění pozičních lamp a jejich údržba, dovážení potravin a vody na člun, údržba lodního zařízení vybavení (vrátky, lana...), údržba tělesa člunu (mytí paluby, natírání, obnova podlah a ostění...). Měření hloubky při plavbě mělkými úseky.

2. Život

Ubytování kormidelníka, případně i jeho rodiny : Na zádi v polozapuštěné nástavbě v celé šířce lodi se dvěma místnostmi, kamny na uhlí, nábytkem a kuchyňským vybavením, s osvětlením petrolejkami.

Kajuta pro lodníky : Na přídi u starých člunů zcela pod palubou, u nových polozapuštěná s okny nad palubou, rozdělená podélně na dvě, tedy skromné velikosti a s nejnutnějším bytovým vybavením, s kamny na uhlí.

Problémy s větráním a udržením tepla, uchováváním potravin a zásobováním pitnou vodou, vařením stravy, mytím a hygienou vůbec.

Život manželky dětí kormidelníka, obtíže oproti životu na souši, tradice u německých kormidelníků a majitelů nákladních člunů. Do kdy to bylo u ČPSL obvyklé nebo už téměř vymizelo?

B. Vlečné parníky s posádkou 10-12 mužů

1. Práce

Kapitán : Styk s vedením a inspektory podniku, papírová agenda, odpovědnost za celý vlek, řízení parníku a vleku v obtížných úsecích tratě (kormidlování, povely do strojovny

telegrafem, posádce a člunům parní píšťalou). Určení pořadí člunů ve vleku, dozor nad sestavením (druh a délky lan, jejich vedení atd.).

Kormidelník : Řízení parníku a celého vleku v nepřítomnosti kapitána a tedy prakticky po celou dobu plavby jeho střídání. Řízení a dohled na práci lodníků včetně údržby parníku. Zajišťování map, plavebních příruček, instrukcí, atd. Možná i péče o stravu kapitána a strojníka (?).

2-3 lodníci, případně 1 plavčík : Kotvení a vyvazování parníku, manipulace s vlečnými lany včetně jejich uchycení, rozvážení vlečných kladnic (bloků) na čluny vleku v loďce, sklápění komínů a stěžňů stavení a údržba pozičních lamp, údržba tělesa parníku (mimo kajut, strojovny a kotelen), obstarávání potravin a pitné vody, údržba lodního zařízení a vybavení (mimo strojního zařízení) natírání a čištění paluby.

Strojník : Řízení parního stroje za plavby podle rozkazů kapitána či kormidelník, údržba a mazání stroje a dalších mechanismů ve strojovně a menší opravy, výměna opotřebovaných dílů, údržba a opravy lodních koles. Za plavby sledování tlaku páry a vakua v kondenzátoru, dohlížení na práci topičů. Vedení evidence spotřeby uhlí a dalších provozních hmot a přes kapitána zajišťování doplňování zásob. Dozor při buntování uhlí. Odpovědnost za funkci všech zařízení ve strojovně a kotelnách. Vedení s tím spojené písemné agendy.

Pomocník strojníka : Střídání strojníka při plavbě, pomoc s údržbou a opravami strojního zařízení, kotlů a koles. Vypomáhání topičům přísunem uhlí ke kotlům, účast při buntování uhlí.

4 topiči : Topení v kotlích za plavby, udržování ohně při plavebních přestávkách. Čištění plamenců, žárových trubek a dýmnice, kontrola a čištění uhelných bunkrů a jejich palubních vík. Za plavby sledování tlaku páry, stavu vody v kotlích a kontrola těsnosti parovodů. Výměna roštnic, pomoc při opravách kotlů, koles a strojního zařízení.

2. Život

Srovnatelné s bydlením na souši byly, co do rozměrů (kromě výšky) a vybavenosti nábytkem, kajuty kapitána a strojníka, někdy i kormidelníka. Dostí skromné, ale přece jen prostornější než na člunech byly kajuty pro topiče, lodníky a pomocného strojníka. Na parnicích nebylo obvyklé bydlení s rodinou. S topením a větráním kajut, uchováváním potravin, zásobováním pitnou vodou, vařením stravy atd. byly stejné problémy jako na vlečných nákladních člunech (pokud nebyla na parníku kuchařka). Dostatek teplé vody za plavby a záchody s umývárnou a palubní kuchyně v kolesnicových domcích značně přispívaly k hygieně a úrovni života na parnicích, kde špína z uhlí, sazí, barev a mazadel vznikala přirozenou cestou.

K vaření stravy pro kapitána, kormidelníka, strojníka a někdy i dalších členů lodní posádky byla najímána kuchařka.

C. Obecně

Délka služeb za plavby a střídání ve službě, pracovní doba a noční odpočinek, náhradní volno a dovolená.

Služební smlouvy trvalé a na jednu plavební sezonu nebo plavbu. Platy pojištění, propouštění za zimní přestávky v plavbě.

Rizika a pracovní úrazy byly z různých důvodů častější než na souši. Bylo to hlavně uklouznutím a pádem, někdy i vody, na mokré a zledovatělé palubě a krytech nákladních prostorů (lávek na hřebenicích starých člunů), při sochorování, vytahování kotevního řetězu, odkrývání a zakrývání nákladních prostorů, na schodištích a žebřících. Pády do prostorů, při práci v kolesnicích, převržení pracovního člunku, švihnutí napnutým prasklým lanem, popáleniny nebo opaření ve strojovně nebo v kotelně. Nemoci ze zkažené stravy a vody, úrazy způsobené opilostí nebo únavou, či špatné viditelnosti.

Závěrem redakční rada navrhuje označovat články na toto téma kromě jejich autorů a titulů, úvodem v rámečku s nadpisem „Práce a život lodních posádek za vlečné plavby ČPSL/ČSPLO“ a pořadovým číslem (obdobně jako články pro Pozoruhodné lodní osudy a Plavba-umění-kultura. Zmínění články pánů Floriána, Dluhoše, Malého, Šebrleho a Křesťana bychom považovali za čísla 1-5, což by se vysvětlilo v úvodu k dalšímu článku.

Připravil: Ing. Miroslav Hubert