

Pavel Křest'an

Činnost lodních posádek ČSPLO, n. p. / ČSPLO, s. p. v námořním přístavu Hamburg mezi roky 1959 - 1992

„Tigži, odpoledne jdete vobá na šichtu! Kakaové boby v Kaiser-Wilhelm-Hafen, váš starej de taky, bude počítat“ řekl Emil Reinusch.

Dalo by se očekávat, že se posádkám plavidel při doplutí do Hamburku pracovní ulevilo. Částečně ano, přesto opak byl však pravdou. Relativní klid, který posádky užívaly za plavby mezi Hřenskem a Hamburkem, byl doplutím do cíle rázem ukončen. Z hodiny na hodinu se všichni plavci dostávali do nepřetržitého trojsměnného provozu, který si nekompromisně vyžadoval jejich zvýšenou aktivitu. Byly to nejenom, oproti řece, odlišné nautické nároky na obsluhu plavidel v přílivové oblasti, ale i nadcházející odpovědnost za bezchybné předání nebo převzetí nákladu. Často se k těmto povinnostem vázala, vedením Odbočky Hamburg od posádek plavidel žádaná, spolupráce pod jeřáby při vykládce nebo nakládce zboží. Tyto činnosti byly sice dobrovolné, honorované mimo tarifní plat částečně v markách a v korunách, ale současně i dosti náročné na fyzický stav a přirozenou šikovnost jedince.

Největší zahraniční zastoupení, služebna ČSPLO, n. p. / ČSPLO, s. p. v Hamburku, nazývaná až do roku 1992 „Odbočka Hamburg“, se zabývala po celou dobu své působnosti, ve spolupráci s dalšími hamburskými místními organizacemi, nejenom rozvíjením a zabezpečováním své vlastní obchodní činnosti v přístavech Saalehafen, Moldauhafen a na námořních skladištích č. 41, později č. 23, ale zastávala především funkci jakéhosi koordinátora všech činností. Jejím hlavním posláním bylo organizovat včasnou přístavbu doplutých labských plavidel k vykládce nebo nakládce, poskytovat posádkám odpovídající zázemí a případnou odbornou pomoc při řešení mimořádných situací.

Poznámka redakce:

Československá plavba labsko – oderská, národní podnik (ČSPLO, n. p.) vznikla v roce 1952 sloučením Československé plavby labské, n. p. a Československé plavby oderské, n. p. Oba tyto plavební podniky se staly národními po znárodnění k 1. 1. 1949. Od svého vzniku v roce 1922 až do tohoto data fungovaly jako akciové společnosti.

Československá plavba labsko-oderská (ČSPLO, s. p.) jako státní podnik byla ustanovena k 1. 7. 1989. Tato změna měla přinést větší účast zaměstnanců na kontrole a řízení firmy, což se potvrdilo volbou orgánů společnosti (včetně generálního ředitele). Politický převrat v roce 1989, známý jako „sametová revoluce“, přinesl do činnosti plavebního podniku zásadní změny, které vyústily v ustanovení akciové společnosti ČSPL, a.s. dnem 4. 5. 1992. Následující vývoj přinesl však postupný úpadek firmy, který skončil až vyhlášením konkurzu v roce 2002. To byla pro dříve velmi významné rejdářství „rána z milosti“.

Pro potřeby přístavby plavidel v přístavu disponovala odbočka Hamburg výkonnými přístavními remorkéry, menšími barkasami a několika technickými plavidly. Zásobování plavidel pitnou vodou a drobným materiálem zajišťovala pro tyto účely upravená motorová pramice všemi plavci nazývaná jako „Wassermann“. K nezbytným opravám plavidel sloužila v přístavu Moldauhafen plovoucí dílna. Poskytovala odbornou zámečnickou, motorářskou a truhlářskou pomoc. V této dílně pracovali společně čeští a němečtí zaměstnanci firmy.

Překladní oddělení, „Ewerei“, mělo ve stavu ještě řadu přístavních pramic pro převoz nákladů v přístavu a stálý počet vlastních odborných pracovníků. Na počátku, včetně stálých německých zaměstnanců námořního skladiště číslo 41, se jejich počet pohyboval kolem stovky. S postupem času, především se vzrůstající potřebou pracovní síly nutné k plynulému provozu námořního skladiště č. 23, se jejich počet téměř zdvojnásobil. Více jak z poloviny to byli Němci. Zbýlých asi 40% tvořili čeští občané. Přesto tento zdánlivě vysoký počet pracovníků stačil pokrývat pouze vlastní potřebu obchodních činností Odbočky. Na pravidelnou výpomoc těmito zaměstnanci v překladní činnosti na doplutých labských plavidlech v přístavu již jejich pracovní kapacita nestačila.



Přístavní remorkér ČSPLO – PR (sbírka kpt. Křest'an).

Der Bugsierer ČSPLO PR-1 wurde in 1956/57 gemeinsam mit der drei weiteren in Schiffswerft Neptun in Rostock für die ČSPLO Hamburg erbaut.

Komentářk obrázku

Odbočka ČSPLO v Hamburku byla posílena od roku 1956/1957 čtyřmi přístavními remorkéry PR 1 – PR 4. Obratné a výkonné remorkéry sloužily pro přístavbu člunů, motorových lodí nebo přístavních pramic po celém hamburském přístavu. Byly postaveny v tehdejší NDR, (Německá demokratická republika), loděnicí VEB Schiffswerft „Neptun“ v Rostocku. L_{max} : 20,00 m, B_{max} : 6,20m, T_{max} : 2 – 2,5m. Výkon motoru 350 k.

Pracovní čtyři potřebné pro manipulace s nákladem v přístavech zabezpečovala ve své době hamburská firma **HBV** (Betriebsvereins der Gesamtarbeitgeber für Hafen Hamburg). Její němečtí zaměstnanci smluvně pracovali na našich plavidlech především pod jeřáby námořních lodí a skladišť po celém přístavu. Často se však stávalo, že HBV nedokázala z důvodu zvýšené poptávky po pracovní síle, nebo pro nedostatek svých zaměstnanců, zajišťovat potřebné počty manipulačních dělníků. Vykládat nebo nakládat ve stanovených termínech se však muselo! Za těchto okolností nahrazovalo vedení hamburské Odbočky chybějící zaměstnance HBV lodními posádkami z lodí čekajících na vykládku či nakládku zboží. HBV byla firma zaměstnávající v přístavním provozu i různá individua, nezaměstnané a tak podobně. Neměli jsme je na lodích moc rádi, protože když byla postavena vykládací četa ze dvou plavců a dvou HBV lidí, tak jsme na jejich neobratnost a nezkušenost jenom dopláceli. Často je ráno přivezly barkasy tyto lidi přímo ze Sankt Pauli v bílých košilích, kravatách a v saku, kteří se potom prakticky bez žádné svačiny potýkali osm hodin s různým zbožím

Požadovaný počet překladačů byl přímo úměrný počtu jeřábů nasazených pro manipulaci každé lodě. Pokud bylo plavidlo vykládáno jedním jeřábem, ať již u přístavních hrází, nebo jedním manipulačním zařízením z námořní lodě, byla většinou k překladní činnosti použita kmenová posádka plavidla posílená o jednoho muže. Dle zažitého německého úsloví : „Vier Mann, vier Ecke“ (čtyři muži, čtyři rohy), dostačoval tento počet při vykládce kusového zboží jedním jeřábem, včetně nutného počítání a evidence předávaného nákladu. Pokud se vykládalo nebo nakládalo pytlované zboží, byla posádka posílena o další dva pracovníky, kteří se pak zapojili do práce v nákladním prostoru.



PR 1 v přístavu Saalehafen. V popředí je dobře vidět část původní přístavní pramice s deskovým krytem, v pozadí kulturní loď Nový život. (sbírka kpt. P. Křest'an).

Bugsierer PR-1 im Saalehafen, vorn :alte Schute mit Luken, hinten : „Kulturschiff“ NOVÝ ŽIVOT.

Velitel plavidla, kapitán nebo kormidelník, se zabýval pouze počítáním pytlů a průběžným odsouhlasováním počtu jednotlivých zdvihů (zdvih – jedna manipulační jednotka sestavená z pytlů či jiných nákladových jednotek, připravená pro zavěšení na jeřábový hák s Tallymanem (Tallyman - úředně odpovědná osoba za předávaný či, přejímaný počet kusů zboží do nebo z námořní lodi, najímaná speditérem).

V případě vykládky nebo nakládky dvěma jeřáby najednou posádka plavidla nebyla do překladních prací zapojována. Zabývala se pouze odkrýváním a zakrýváním nákladních prostorů a nutným posunem plavidla po boku námořní lodi. Předcházelo se tím nežádoucím zdržením. Potřebný počet lodních posádek včetně dalšího „počítače“, odpovídajícího za správnou početní evidenci předávaného nákladu u druhého jeřábu, byl dodán Odbočkou ČSPLO.

Organizační odpovědnost při zabezpečování potřebného počtu překladních dělníků z posádek labských plavidel nesl na svých bedrech, k této činnosti vyčleněný, pracovník místního lodního provozu. Tuto funkci zastávali převážně Němci, stálí zaměstnanci Odbočky, kteří velmi dobře znali svůj přístav a v neposlední řadě i „svoje“ lidi. Ne každý z doplutých posádek byl použitelný pro každou překladní práci. I když překladní činnost na plavidlech v hamburském přístavu byla dobrovolná, nestávalo se, že by oslovení plavci nabídku spolupráce při vykládce nebo nakládce odmítali. Mimořádná přilepšení v podobě západoněmeckých marek byla vždy vítána, neboť zvyšovala posádkám jejich kupní sílu. Výše odměny, v tomto již pro nás poněkud vzdáleném období, 1959 – 1992, byla 1,- DM za jednu hodinu práce v překladu. Podle obtížnosti vykonávané překladní činnosti byly v některých případech ještě vypláceny zvláštní přídavky. Např. za špinavou práci, za zvýšený výkon, tak zvané pensum, nebo při překladu mimořádně těžkých, mnohdy více jak 100 kilogramových pytlů. Později byla odměna zvýšena cca na 10,- DM za pracovní směnu. Nepodařilo se mi zjistit, za jakou cenu prodávala Odbočka práci překladačů, lze ale předpokládat, že to byla cena aktuálně obvyklá v hamburském přístavu. Odměňování se provádělo podle vnitrozávodové směrnice, v níž byla zohledněna obtížnost různých druhů, tzn. kusové či pytlované zboží či zboží mimořádně špinavé. Tento předpis také zohledňoval práci ve směnách (I., II., III. směna) a také za práci o sobotách či nedělích nebo za odvedený výkon tzv. „penzum“.



Otto, na snímku první zleva, a Emil Reinuschi, byli pokračovatelé rodu českých vystěhovalců, jejichž rodiče odešli za prací z Čech ještě za Rakouska-Uherska. V předválečném Hamburku našli oba bratři u ČSPL, a.s. pracovní uplatnění, jemuž zůstali věrni po celý jejich produktivní život. Oba pracovali v místním oddělení lodního provozu Odbočky. Otto, původně kapitán hamburského, tehdy ještě parního přístavního remorkéru, organizoval přístavby plavidel. Emil Reinuschi, dříve lodník na barkasách v přístavním provozu, později snad také kapitán, byl prakticky prvním pracovníkem Odbočky, s kterým přicházeli při doplutí do Hamburku, většinou telefonicky z celnice Entenwerder, velitelé doplutých plavidel do styku. V jeho pestré pracovní náplni bylo mimo jiné zajišťovat pracovní čety z lodních posádek. Na jejich společné fotografii si povšimnete ještě i poškozené omítky na budově. Je vpravo, cca ve výši Emilových zad a na snímku je dobře patrná. Až do této výšky dostoupal bouřlivý příliv. V odpoledních hodinách, dne 3. ledna 1976, masy vody zaplavily celou přístavní oblast a značnou část infrastruktury města. S výstavbou protipovodňových hrází započalo město Hamburg ještě téhož roku. (sbírka kpt. Křesťan).

Die langjährige Mitarbeiter der ČSPL Otto Reinuschi und Emil Reinuschi, deren Vorfahren schon z. Zt. der k.u.k. Monarchie aus Böhmen nach Hamburg kamen.

Popsat dokonale, barvitě a srozumitelně vše co se dělo a souviselo s činnostmi posádek říčních nákladních lodí u námořních lodí - „zámořáků“, nebo u přístavních hrází námořních skladišť by zvládlo snad pouze pero renomovaného spisovatele. Pouhá znalost plaveckého

povolání nebo neopakovatelné atmosféry velkého přístavního města, jakým bezesporu Hamburg je, pravděpodobně život v přístavu a podíl českých plavců při překladi zboží by beze zbytku zachytit nestačila. Nic se neopakovalo. Vše bylo pokaždé jiné. Jiná byla plavba přístavem v mlze, jiná ve tmě a dešti, nebo v letním slunci rozpalujícím paluby lodí. Pokaždé jiné byly zámořské lodě a zboží v nich. Stejně v přístavu zůstávaly jen neklidné labské vlny neúnavně narážející do boků lodí.