

AN
Nov 16
X-8167CZECHOSLOVAKIA

COMMUNICATIONS /0500/
 Railways /0505/
 Waterways /0507/

NEWS FROM CSPLO SHIPPING.

SOURCE HAMBURG: Confidential source.

DATE OF OBSERVATION: Recent and current period.

ENGLISH SYNOPSIS: Many conferences have recently been held at the CSPLO at which improvements in working conditions were promised, but as yet nothing has been done and the rivermen are becoming increasingly discontented.

The manager of the HAMBURG "Culture Ship," POHORSKY, is working as cashier at the HAMBURG CSPLO, while the previous cashier SKODA has taken over the management of the ship. River traffic conditions are chaotic. Although river transport is cheaper and has not sufficient work, railroad transport is being used, as the railroads have not fulfilled their norm.

EVALUATION COMMENT: For further information on the situation at the CSPLO office in HAMBURG and on the conditions on the waterways please contact the CS Evaluation Desk.

✓ x x x

V HAMBURKU došlo ke změně; zatím co byl vrchní pokladník POHORSKY správcem kulturní lodi, zastupoval jej v jeho funkci Ing. HARANT ze reditelství CSPLO v PRAZE. Mimo něho byl v pokladně jako dříve pokladník SKODA. Nyní byla Kulturní loď převzata novým správcem ZEMANEM a jeho manželkou, a POHORSKY šel nazpět ke své funkci vrchního pokladníka. Když byl v HAMBURKU reditel KYSEL, sedával často celé dny s POHORSKÝM - nyní vyšlo najevo, o čem se mluvovali. Před deseti dny byl pokladník SKODA povolán do PRAHY - jeho místo zůstává neobsazeno a jeho práci bude také vykonávat POHORSKY. Zřejmě se jedná o nějaký stranický závazek a POHORSKY chce ukázat, co dokáže a jak pomáhá CSPLO šetřit. To ovšem také znamená, že jeho rodina - SKODA má ženu a dítě - byla připravena o místo v

/over/

HAMBURKU. Mezi zaměstnanci se to pokládá za velkou špinavost. POHORSKÉMU byl také nabídnut byt po ŠKODOVI - jsou to dva pokoje v přístavu Peute; odmítnul s díkem, prý mu stačí jedna místnost, je svobodný. Ing. HARANT převzal jiné místo v účetně. Odchod ŠKODUV je obecně litován - stavěl se ve sporných případech vždy spíše na stranu plavců a také k POHORSKÉMU neměl velké sympatie, což mu tento asi nyní vrchovatě oplatil. ŠKODA i ostatní považují právem POHORSKÉHO za zlomyslného, nyní to znovu dokázal. Před svým odjezdem prý se ŠKODA POHORSKÉMU řádně poděkoval za to, že ho z HAMBURKU vyhnal a došlo mezi nimi k nemilé scéně.

Zatím doprava zboží doznala podstatné změny - tak ku př. nikdo nepamatuje, že by se kdy byla nakládala ruda do rychloloďí a motorových loďí. Tyto lodí, mající prostor asi 300 až 450 tun, jsou určeny všude výhradně pro kusové zboží - jeho doprava je lépe placena a záleží více na rychlosti a bezpečnosti. Doprava rudy těmito loďemi je vrcholně ne hospodárná - ČSPLO na ni doplácí protože dopravní tarif je nízký. Ruda se dává do velikých až tisícitunových člunů. Patrně je však nyní nedostatek jiného zboží k dopravě a proto se do lodí nakládá i pyrit a ruda. Je jisté, že se na rudě - zvláště na čínské rudě, která se dnes jedinečně do ČSR dováží a má špatnou jakost - velmi doplácí; na druhé straně se loď ještě k tomu takovým nákladem ničí, protože na to není zařízení. Snad v celém světě by se nenašlo takové hospodaření. Volba nákladu je důležitá - je nutno uvážit, že ku příkladu sůl, dopravovaná čluny, zničí tyto docela v krátké době 4 až 5 let; všechno při tom rychle rezaví a rozpadává se. Nedostatek nákladu pro ČSPLO ale neznamená, že by vývoz z ČSR nešel dále. Plavci se nemohou vynadivit tomu, že v přístavu HAMBURKU vidí člověk všude čs. nákladní vagony - ač je známo, jaká nouze je v ČSR o železniční vozy a že tyto se půjčují za poplatek ze sovětské zony a jiných zemí.

Na druhé straně ČSPLO sama by stačila snadno všechn ten náklad dopravit - někde ve stanicích stojí prázdné čluny a zahálejí, čekají marně na náklad. Při nejmenším měla by se ČSPLO s dráhami domluvit a použít alespoň této doby k opravě člunů a lodí, které pak budou vyřazovány třeba v době nejpilnější práce. Vysvětlení této nápadné a ne hospodárné dopravy drahou je přiznání a prosté - dráha nesplnila tento rok svůj plán a proto honem se po ní vozí vše možné, i když vedle ní plavci zahálejí. Je nutné pokusit se vypočítat, jak draho přijde takový plánovací nesmysl stat - železniční vagony mají průměrně 15 až 20 tun a za jejich transport z ČSR do HAMBURKU se platí průměrně 190 DM. Čluny ČSPLO možno počítat průměrně nejméně na 750 tun - mnoho je jich tisícitunových; to znamená, že místo jednoho člunu musí jeti celý vlak o 40 vagoních. Při tom na člun stačí tříčlenná posádka - to je celé vydání. Nyní je třeba uvážit, že jedna vlečná loď veze za sebou 8 až 10 člunů - podle toho lze soudit, jaké závratné sumy národní hospodářství přímo zločinným systémem ztrácí.

End.