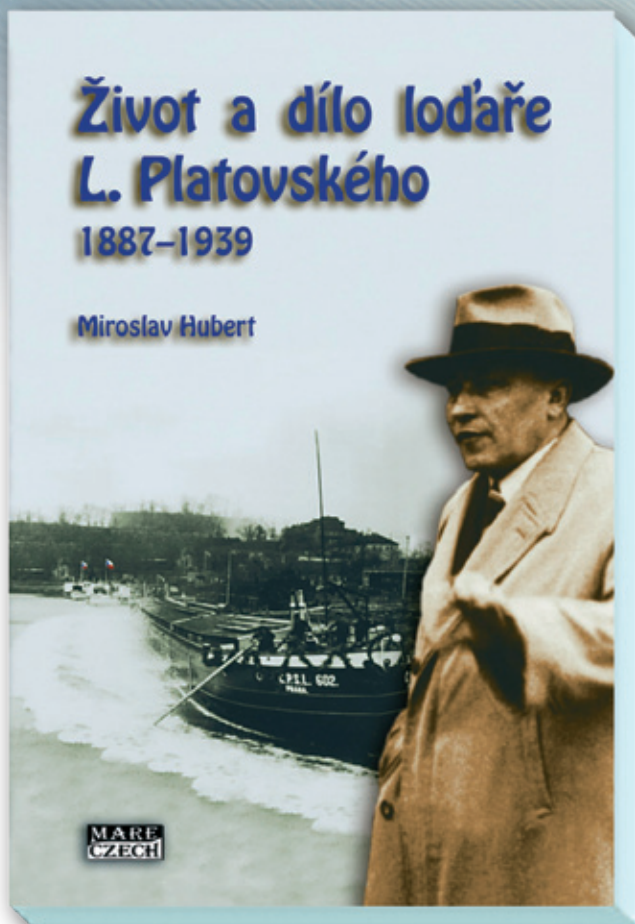


**MARE
CZECH**



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Miroslav Hubert
**Život a dílo loďaře L. Platovského
1887-1939**

počet stran 60
vazba brožovaná
běžná cena 150 Kč včetně DPH,
naše cena 130 Kč,
cena K“M“K 115 Kč
ISBN 978-80-86930-82-4



V nakladatelství Mare-Czech
v edici VLNA
vydává Ing. Miroslav Hubert

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Podnik „Vltavsko-labská doprava“, provozující lodní dopravu zboží na Vltavě a českém Labi v letech 1924 až

1948, patřil ke třem větším podnikům tohoto druhu v Čechách. Jeho zakladatel ing. Leo Platovský (1887-1939), pocházející z jihočeské židovské rodiny, byl také zakladatelem loděnic v Praze-Libni, pracujících až do roku 1994. Ing. Platovský patřil ve své době k předním znalcům problematiky plavby a stavby lodí u nás. S jeho soukromým životem a finančně-organizační strukturou jeho podniků seznamuje kniha čtenáře na základě vzpomínek jeho syna, četných archivních dokumentů a dobových novinových zpráv.

Úvodní poznámka autora: Příběh o životě a díle loďaře, tedy jak provozovatele plavby, tak i stavitele lodí inženýra Leopolda Platovského spadá do časového rámce tzv. první, nebo také meziválečné Československé republiky. Tuto dobu považují mnozí naši současníci za idylickou díky moudrému řízení státu a jeho snad svornému vlasteneckému budování. Jiní ji považují za vysoce kulturní díky množství vynikajících umělců a spisovatelů, kteří se tenkrát objevili, a další jako dobu značně rozporuplnou kvůli tehdejším obrovským sociálním rozdílům v životě obyvatel a národnostním problémům. Byla to také doba, ve které po řadu let panovala hluboká hospodářská krize, a v Evropě



vznikla řada diktátorských režimů, které přivedly svět do druhé světové války. Atmosféra tohoto období, naplněná nadšením ale i strachem, dlouhá pouhých dvacet let, se snad odráží i v našem vypravování.

Přirozeně jsem se ale především snažil popsat na podkladě dokumentů uložených ve třech archívních fondech podnikání. Platovského a vyličit i jeho soukromý život. Jeho první polovina je známá jen rámcově. Jeho polovina druhá se odehrává v bohaté, do českého prostředí už značně asimilované pražské židovské rodině, do které se jako zdatný souvěrec přiznal. K poznání soukromého života L. Platovského mi posloužily především úvodní statě knihy, kterou napsal jeho mladší syn Milan žijící v Chile. S ním jsem byl po několik let v písemném styku a osobně jsem se s ním také v Praze seznámil.

Vcelku se snad dá prohlásit, že existence L. Platovského na tomto světě byla dobrá: Mohl svou rodinu dobře uživit prací, která ho bavila, včasné úmrtí na běžnou nemoc v rodinném prostředí, a tedy relativně šťastné, ho zachránilo před tragickým koncem, které nacistické Německo připravilo evropským Židům, a jeho hlavní dílo, loděnice v Praze-Libni, pracovaly úspěšně ještě přes půl století po jeho skonu.



VLTAVSKO-LABSKÁ DOPRAVA

spol. s r. o.,

Praha I., Kozí ulice číslo 15.

Telefon č. 635-3-5

☀
Dopravuje celočlunové
náklady po Vltavě a Labi a vlastním lodním
parkem stavební materiál a vykopávky
ze stavenišť.



Život a dílo lodáře L. Platovského

Miroslav Hubert



MARE
CZECH

Praha 2015

Obsah

Úvodní poznámka autora	7
Život: Od chudého venkovana k veleváženému předsedovi Spolku českých inženýrů	9
Dílo: Z hamburského „volontéra“ labskovltavský reidař a stavitel říčních lodí všeho druhu	17
Paroplavební společnost Ulřavsko-labská doprava s. s. r.o.	19
Těžba a prodej říčního písku	33
Loděnice VLD s. s. r.o. a loděnice PRAGA s. s. r.o. v Praze-Libni	37
Pokus o založení nové společnosti pro osobní lodní dopravu na Ulřavě	53
Závěr činnosti společnosti VLD a života L. Platovského	55
Použitá literatura a prameny, poznámky	61
Přílohy	65
1. Pravidla společnosti VLD s. s. r.o. v Praze	65
2. Finanční bilance společnosti VLD s. s. r.o. v Praze	67
3. Velikost čs. loďstva na Labi a Ulřavě v roce 1928	68
4. Označování pravidel společnosti VLD	69

5

Život:

Od chudého venkovana k veleváženému
předsedovi Spolku českých inženýrů

Po několika staletí až po čtyřicátá léta století minulého žilo na českém venkově mnoho obyvatel židovského vyznání. Živili se spíš než obvyklým zemědělstvím drobným obchodem, někteří z nich se už zmohli i na obchod stálý nebo nějaký malý podnik. Patřili mezi ně i manželé Adolf a Kateřina Platovských, kteří měli jediný tzv. koloniální obchod v Probulově, obcí ležící asi dvacet kilometrů na sever od Písku. Ačkoliv tu bylo koncem 19. století už kolem dvou set domů, škola tu nebyla a místní děti musely chodit přes hodinu cesty do školy do Čimelic.

Mezi nimi byl i Leopold (Leo) Platovský, narozený jako první dítě Adolfa a Kateřiny 23. srpna 1887. U Lea se brzy projevovalo mimořádné nadání a tak rodiče, jak bylo tehdy zvykem, nelitovali námahy a uskrovnování třeba i na úkor ostatních dětí, aby mu umožnili co nejlepší vzdělání. Mladší bratr Lea Karel zdědil po rodičích obchod a brzy založil rodinu. Třetí syn Rudolf, jenž se snad citil odstrkovaný nebo si uvědomil, že doma nemá budoucnost, utekl ve dvanácti letech z domova a doputoval až do Hamburku. Doera Ema zemřela velmi mladá a Marta a Heřva se provdaly.⁹

Po vychování obecné školy absolvoval Leo asi v okresním městě Písku gymnázium a pak v Praze obor strojního a elektrotechnického inženýrství na Českém vysokém učení technickém a získal tedy titul inženýra. Lze spočítat, že svá studia ukončil kolem roku 1911. Co ale dělal poté, nevíme. Pravděpodobně nastoupil do zaměstnání v některé pražské továrně, ale musel si také odsloužit povinnou vojenskou službu nebo alespoň absolvovat jako vysokoškolák jednoletou důstojnickou přípravku.

9

Dílo:

Z hamburského „volontéra“ labskovltavský
reidař a stavitel říčních lodí všeho druhu

Po návratu ze světové války asi v listopadu 1918 nastaly Leo Platovskému starosti s hledáním vhodného zaměstnání a bytu pro rodinu, tedy manželku Růženu a syna Jiřího. Jak už víme, našel skromný byt v Praze v ulici U Milosrdných. Jakousi podivnou firmu či kancelář, o které víme jen z několika dochovaných dopisních papírů, mu pravděpodobně pomohl založit zkušený švagr ing. František Stein. V záhlaví dopisních papírů bylo uvedeno „Ing. Leo Platovský – Zřizování průmyslových závodů. Polní a lesní dráhy. Parníky a motorové čluny. Vzduchové filtry. Všeobecné stroje.“¹⁰ Samozřejmě se asi brzo ukázalo, že taková firma nemá smysl, protože Platovskému chyběly na zřizování čehokoli peníze, zkušenosti i kontakty s výrobci uvedených zařízení. A tak se musel rozhodnout, v kterém z těchto oborů začne seriózně pracovat.

Z důvodů, které samozřejmě neznáme, se Platovský rozhodl pro „Parníky a motorové čluny“. O jeho podnikatelském duchu a rozmachu svědčí to, že asi už počátkem roku 1922 začal konkretizovat svou vizi jak o stavbě lodí, tak i o plavebním podniku. Je možné, že představa o prosperitě loděnice vycházela z toho, že lodní park získaný republikou jako válečné reparace je zčásti zastaralý a lodě budou potřebovat opravy nebo náhradu. O úspěšné realizaci této vize se zmíníme později. Realizace představy o vlastním plavebním podniku už tak úspěšná nebyla a skončila těžbou a obchodem s říčním pískem. Platovský si snad ani nebyl vědom, do jak riskantního podniku se pouští. Osobní dopravu na Vltavě provozovala už od roku 1855, a na českém Labi od 1912, Pražská paroplavební společnost,

17

ka asi až do vstupu podniku Remorkáže na Vltavě a Labi do VLD v dubnu 1941.

Zatímco nákladní doprava VLD je poměrně dobře doložena archívním materiálem, o dopravě osob motorovými čluny v Praze víme jenom z několika krátkých novinových zpráv. Jak se dalo očekávat, tento podnik nemohl konkurovat Pražské paroplavební společnosti, tehdy už dobře vybavené velkými osobními parníky kolešovými pro linkovou dopravu osob a parníky vrtulovými malé i střední velikosti pro dopravu lokální. Čluny pořízené porůznu L. Platovským byly malé a se slabými motory, byly bez uzavřených prostorů a tedy málo komfortní. Jak ale skutečně vypadaly, nevíme, žádná jejich fotografie se nenalezla. Atraktivitu tohoto podniku nezvýšily ani dva nové čluny s pohonem leteckou vrtulí z Vojenské továrny na letadla v Letňanech, tzv. hydroglyzéry Š-I pro dvě osoby a Š-III pro šest osob. Využití člunů bylo proto omezeno jen na krát-

Zadokolesový vlečný parník ZVÍKOV, býv. IRMGARD fy. SILKA (sbírka M. Hubert, mc043509)

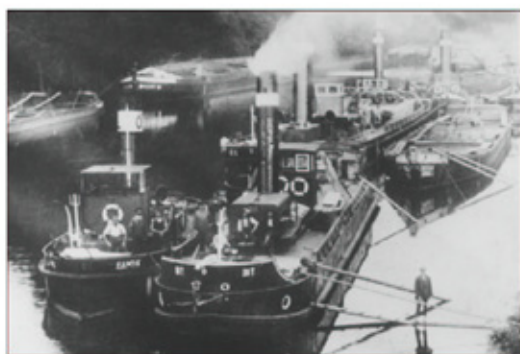


Bočnokolesový vlečný parník VLD HLUBOKÁ, býv. BEETHOVEN, na Labi kolem roku 1933 (sbírka M. Hubert, mc014515).

Posádka a dělníci na palubě parníku HLUBOKÁ na Vltavě, kolem roku 1938 (sbírka V. Michovský, mc014516).



26



Ve skupině parníků stojících v Holešovickém přístavu jsou vpředu parníky VLD KAMÝK a ZVÍKOV a za nimi parníky společnosti Remorkáže na Vltavě a Labi (sbírka R. Fišer, mc 01428.00).



Vlečný zadokolesový parník VLD ZVÍKOV zvaný mezi plavci „Čikadlo“, (sbírka V. Michovský, mc000437)

30

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKČNIA SPOLEČNOST

Objednání
Název: Nákladní
Kategorie: Nákladní
Místo: Magistrátu hl. města Prahy
V PRAZE.

Objednatel: Magistrát hl. města Prahy
V PRAZE.

PRÁHA VII-LIBEŠ, 19. června 1931.

Výšeřkem č. j. 1111-09676/30 ze dne 16. 10. 1930 bylo nás odhlášen starším povolání k novostavbě člun Vltavsko-Laběcké dopravy, s. a. r. v Praze VIII, na č. kat. 1021/7.

Novostavba tato je již splněna hotova a žádáme proto o odhlášení povolání k jejímu užívání.

Pozvedáme se

a občasnou částou
ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK
AKČNIA SPOLEČNOST

Podpis: 20. června 1931
M. 11128242

Dolaz kanceláři
kancelářní zastán.

Vlevo dopis VLD Stavebnímu úřadu hl. m. Prahy z 26. června 1930 oznamující plán výstavby dílen, nutných pro stavbu nových plavidel v loděnici VLD v Praze-Liběši (Správní archiv úřadu MČ Praha 8, sig. 8/D-1477, mc043514).

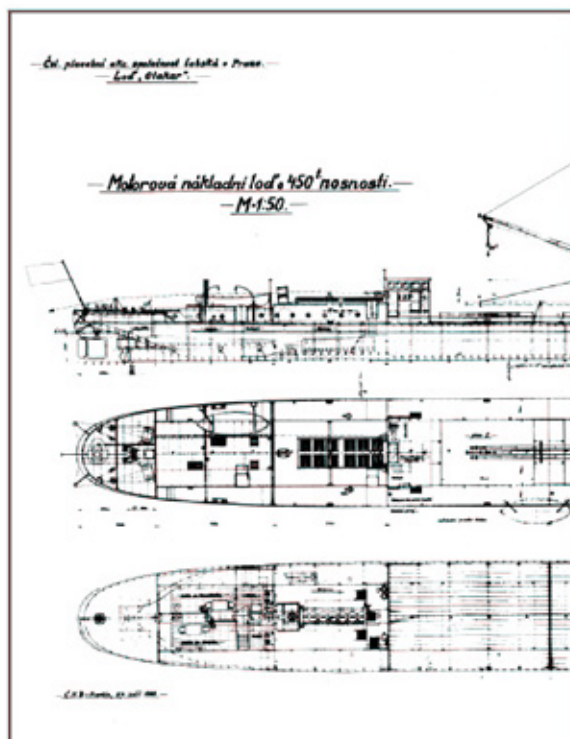
Nahoře dopis strojírenského koncernu ČKD Magistrátu hl. m. Prahy z 19. června 1931 oznamující dokončení stavby dílen v loděnici VLD se žádostí povolit jejich používání (Správní archiv úřadu MČ Praha 8, sig. 8/D-1477, mc043515).

39



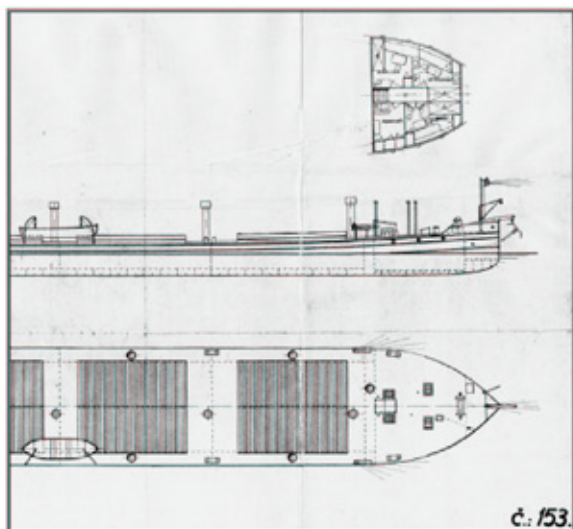
Nahore: Motorová loď OTAKAR v překladštil.
(z publikace Po Vltavě a po Labi až do Hamburku, sbírka MC, m003072).
Dole: Stavba motorové nákladní lodi OTAKAR pro ČPSL v roce 1929
(sbírka MC, m003075).

Vpravo: MNL OTAKAR při naložce v Holešovickém přístavu pro pravidelnou
plavbu do Hamburku, kolem roku 1936 (sbírka Z. Bauer, m003070)



Generální plán MNL OTAKAR, výkres ČKD č. M-150 z 17. září 1929
(sbírka MC, m039452)

44



nými vraty, kterými plavidla do loděnice vplouvala nebo vyplouvala. Úprava Manin byla samozřejmě financována státem, kdežto na přestavbu libeňského přístavu na loděnici musely být věnovány volné finanční prostředky VLD, tedy její provozní zisky, vklady podniků aj. Jak je patrné z finanční bilance VLD, stoupla tím výše základních výrobních prostředků VLD mezi lety 1926 až 1929 z asi 1,8 mil. Kč na 3,4 mil. Kč¹⁸⁾ (viz Příloha 2, hodnoty AKTIVA). Pozemek loděnice zůstal v majetku ministerstva veřejných prací – Ředitelství pro stavbu vodních cest a VLD za něj platila státu nájem.¹⁹⁾

V letech 1924 až 1926, kdy loděnice VLD opravovala jen vlastní čluny, zde pracovalo asi 30 dělníků. Ředitelem loděnice byl ing. Platovský, který sem přenesl i řízení VLD. Po uzavření dohody mezi VLD a ČPSL v roce 1927 o spolupráci a provádění oprav

49



Bourání výrobních hal loděnice v Praze-Libni po ukončení jejího provozu
v roce 1994 znamenalo i viditelný konec nejdéle pracujícího podniku,
který ing. L. Platovský založil (foto M. Příkrýl 2010, mc 071317)

1940 osobní parník VLTAVA pro PPS. Výrobu doplnilo několik malých technických plavidel. Počet opravených plavidel není znám. Celkem bylo v loděnicích VLD, PRAGA a ČKD-loděnice postaveno v tomto období přes 90 plavidel různého druhu²¹⁾.

Je zřejmé, že velkorysé plány ing. Platovského na to, že loděnice VLD strhne na sebe celý objem oprav a novostaveb plavidel v Čechách, se zdaleka nevyplnily. ČPSL si opravovala své nákladní čluny z velké části sama na výtahu pražského Holešovického přístavu nebo v Ústí nad Labem. Na zaměstnanosti místní firmy Ústecká loděnice a dřevoprůmysl s. s. r.o. měl z politických důvodů zájem také stát a byli zde také prvotřídní odborníci dělnických i technických profesí. Jako vážný konkurent ve stavbě lodí s pohonem se ukázaly a. z. Škodovy závody, které v roce 1924 zavedly výrobu lodí ve svých dílnách v Hradci Králové, s konečnou montáží zde vyrobených dílů a dostrojení na lodním výtahu Holešovického přístavu. Tato vzájemná konkurence českých stavitelů lodí byla ukončena v roce 1936 tzv. kartelovou dohodou s platností na jedenáct let, definující způsob rozdělování zakázek pro československé plavební podniky na Labi, Dunaji a Odře²²⁾.

54