



Loděnice v Olšínkách

Děčínská, Ústí nad Labem - Střekov

architekt: Max Spielmann, stavební firma Alwin Köhler a další

stavebník: Aussiger Schiffs-und Motorbootswerft – rodina Heinrich

datum výstavby: pol.19.století – 20.století

Míst, kde se v historii stavěly na Ústecku lodě, leželo na březích Labe desítky. Stavba labských člunů se postupně specializovala a výroba se soustředila hlavně do dvou loděnic: u Olšinek a ve Valtířově. A právě tou první jmenovanou se dnes budeme zabývat.

Loděnice v Olšínkách se pyšní tradicí už od roku 1834, kdy její majitel rejdař Franz Heinrich začal se stavbou člunů na Pražské ulici v místech pozdějšího cukrovaru. V osmdesátých letech jeho syn firmu přestěhoval na druhou stranu řeky k Olšínkám. Loděnice zde ve velkorysých halách stavěla dřevěné a od roku 1892 už i ocelové čluny. Každý rok jich odsud sjelo do Labe průměrně 10 o nosnosti 800 – 1000 tun. Největší rozkvět firma zažila mezi světovými válkami pod hlavičkou Ústecká

loděnice a dřevoprůmysl/Aussiger Schiffswerft und Holzindustrie - Huss, Sedlak a Goern. Zapsala se do dějin evropského loďařství, když postavila první motorové zadokolesové a stranokolesové lodě v Evropě a dva největší parníky české paroplavby.

Ústecké loděnice původně nepatřily mezi výrazné stavitele parních lodí. Naopak zejména loděnice u Olšinek významně přispěla k vytlačení paroplavby z Labe, když se zasloužila o zdokonalení motorových lodí.

Z toho pohledu zní až zpátečnický fakt, že v roce 1937 loděnice pustila do stavby největších parníků v českých dějinách. Jejich výrobu si objednal československý stát a měly být důstojnou konkurencí německým parníkům.

Slavnostní spuštění lodí na vodu za přítomnosti zástupců vlády se odehrálo v dubnu 1938. Lodě dostaly státotvorná jména podle nejvýznačnějších politiků první republiky - Dr. Edvard Beneš a Antonín Švehla. Lodě určené původně pro Labe se po obsazení pohraničí přesunuly do bezpečí na Vltavu, kde pak desítky let zajišťovaly osobní dopravu. Oba ústecké salónní parníky se dochovaly do dnešních dnů, Beneš jako vrak čekající na záchranu. Švehla prošel nedávno celkovou rekonstrukcí, stal se národní technickou památkou a pluje po Vltavě pod jménem Vyšehrad.

Za zmínku stojí jistě i působivá průmyslová architektura celé loděnice. Areál vznikl na břehu Labe postupně, tak jak rostl význam firmy. Jednotlivé části a dostavby stavěli různí ústečtí stavitelé, v čele s nám již známou stavitelskou společností Alwina Köhlera. Ten navrhl v roce 1907 i ředitelskou vilu stojící na svahu nad loděnicí. Hlavní část loděnice – jednu z hal

na stavbu lodí pak překvapivě navrhl ve dvacátých letech významný pražský architekt Max Spielmann, který jinak navrhoval reprezentativní vily pro bohaté pražské rodiny, především klan Petschků. Pro ně navrhl také bankovní dům, tzv. Petschkův palác poblíž Václavského náměstí, nechvalně známý pozdějším sídlem pražského Gestapa.

Obě ústecké loděnice se po válce sloučily v jeden podnik pod názvem národní podnik Loděnice Ústí a později přešly pod koncern České loděnice Praha. V roce 1955 například vyhotovily společnými silami prototyp celosvařovaného nákladního člunu o nosnosti 900 tun, pro sovětský svaz stavěly mohutné plovoucí čerpací stanice, po roce 1990 pracovaly zejména pro holandské klienty a stavěly přímořské lodě, obě zanikly na začátku 21. století a s nimi bohužel i tradice loďařství na Ústecku.

autor textu: Jan Hrouda



jedna z posledních lodí vyrobená v loděnici



torzo parníku Dr. Edvard Beneš



Parník Vyšehrad, dříve Antonín Švehla