

: ZA STAROU PRAHU :

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

Ročník XL. (XI.)

číslo 3 / 2010



*Václav Hollar, 1635, titulní list alba s pohledem na Prahu od Libně.
Muzeum hl. m. Prahy*

HISTORIA MAGISTRA VITAE – DOBRÝ DŮVOD, PROČ JI VZÍT NA VĚDOMÍ

Tento tématický sešit Věstníku Klubu Za starou Prahu se snaží uvést do vzájemných souvislostí historii, současný stav i vize lokalit dolního toku Vltavy v Praze, od Helmovského jezu k Troji. Jeho cílem není opěvat vše minulé a odmítat vše nové, ale připomenout, že vědomí souvislostí může být při plánování, posuzování a rozhodování inspirativnější než nevědomost.

Během sedmi desítek let, přibližně mezi lety 1840–1910, vykazala Praha Vltavě na svém historickém území nekompromisně kamenné koryto, aby ji masa vody již neohrožovala svými nepříjemně bohémskými výlety do ulic a zároveň vytvořila nehybné zrcadlo pro okázalou zástavbu na nových nábřežích. Postupně zanikl periferní charakter novoměstského a staroměstského pobřeží s mlýny a koželužnami, lagunami a bočními rameny, který je na historických vedutách tak malebný a působivý. Žádné město nechce mít ve svém středu periferii, natož si ji pěstovat na místech, kde lze lukrativně stavět.

Jenomže industriální pobřežní periferie se tehdy postupně jen posunula o něco níže po proudu. Nebyly to už ale malebné mlýny, koželužny, bělidla a barvírny, ale skladové areály, stavební dvory, betonárka, panelárna, parkoviště, přístavy s překladišti a skladišti, loděnice a další výrobní podniky. Ty však ve dvou desetiletích na přelomu 20. a 21. století postupně zanikly a zanikají, případně jsou vykazovány do ještě perifernějších lokalit. Historie se po sto letech jakoby opakuje. Osvobozené břehy Karlína, Libně, Holešovic a ostrovů mezi nimi se staly územím překotné developerské výstavby realizované i zamýšlené (River City Prague, Rohan City, Dock, Prague Marina), případně byla zástavba původních osad a usedlostí nemilosrdně obětována nájezdům křižovatek a dalším stavbám soudobého dopravního komfortu (staré Bubny, staré Holešovice, Holešovičky a Pelc Tyrolka). Ale přesto na březích řeky zbývá ještě dost hodnot stavebních, urbanistických i krajinných, které by neměly zaniknout jen proto, že o nich někdo nevěděl nebo si je neuvědomil.

Kateřina Bečková

HOVORY O PRAZE

Hovory o Praze se konají jednou za měsíc vždy **v pondělí v 18 hodin** v přednáškovém sále Nové budovy Národního muzea (bývalé Federální shromáždění).

AKCE PRO VEŘEJNOST V JUDITINĚ VĚŽI

Program sledujte na www.zastarouprahu.cz, dále na letáčcích a vývěskách v knihkupectví Juditina věž.

Juditina síň, Mostecká 1 (vstup knihkupectvím), akce se konají zpravidla v pondělí v 18 hod., pokud není uvedeno jinak. Vstupné dobrovolné.

KNIHKUPECTVÍ JUDITINA VĚŽ

Mostecká 1, 118 00 Praha 1, otevřeno v pondělí až sobotu: 10–18 hod.
Velký výběr pragensistické, místopisné, historické a památkářské literatury.
Informace na tel. 257 530 599, juditinavez@seznam.cz
Internetové knihkupectví: <http://zastarouprahu.shop4you.cz/>
Sleva pro členy Klubu 10 % z ceny zakoupeného zboží.

DOMÁCÍ RADA KLUBU ZA STAROU PRAHU PRO ROK 2010:

PhDr. Kateřina Bečková – *předsedkyně*

Ing. arch. Martin Krise, Bc. Karel Ksandr – *místopředsedové*

Jakub Bachtík (archivář), Ing. arch. Jan Bárta, PhDr. Richard Biegel, Ph.D. (jednatel), Ing. Zbyněk Bureš, Ph.D. (správce fotoarchivu), Mgr. Lucie Ernstová, Ing. Václav Jandáček, Doc. Ing. arch. František Kašička, Mgr. Blanka Kynčlová (správce knihovny), Ing. Vít Mlázovský, Mgr. Michal Novotný, Pavla Priknerová, Mgr. Kateřina Samojská, Ing. arch. Miloš Solař, Doc. PhDr. Josef Štulc, PhDr. Helga Turková, Ing. arch. Jan Veselý, Ing. Karel Zeithammer – *členové*

Marek Foltýn, Martin Míčka – *revizoři*

Jednání domácí rady Klubu, která se konají vždy jednou za čtrnáct dní (sudý týden) ve středu od 18 hod. v Juditině věži, jsou přístupná členům Klubu.

Adresa kanceláře Klubu Za starou Prahu: Mostecká 1, 118 00 Praha 1

Návštěvní hodiny: vždy ve středu 15–17,30 hod.

Telefon: 257 530 599

E-mail: zastarouprahu@seznam.cz

Internetové stránky: <http://www.zastarouprahu.cz>

Stránky na Facebooku: Juditina věž, Klub Za starou Prahu, Nebouřte dům Václavské náměstí 47

Členství v Klubu Za starou Prahu je otevřené, členský příspěvek pro rok 2010 je stanoven takto: 450 Kč (základní), 250 Kč (studenti, důchodci), 100 Kč (člen, který je rodinným příslušníkem jiného člena a nedostává vlastní Věstník), nad 999 Kč (člen - mecenáš).

Přihlášky jsou pro zájemce k dispozici v knihkupectví Juditina věž, Mostecká 1 (pondělí – sobota 10–18 hod.), kde je možné též zaplatit členské příspěvky a získat informace o programu Klubu.

OBSAH

Řeka a její historie (Václav Jandáček)	4	Bílá skála (Jakub Bachtík)	45
Bubny (Vltavská) (Richard Biegel)	10	Pelc-Tyrolka a Holešovičky (Jakub Bachtík)	48
Ostrov Štvanice (Jakub Bachtík)	19	Staré Holešovice (Richard Biegel)	51
Rohanský ostrov a Maniny (Kateřina Bečková)	23	Troja (Pavla Priknerová)	58
Libeňský most (Václav Jandáček)	30	Plavební kanál mezi Podbabou a Holešovicemi (Václav Jandáček)	67
Holešovický a Libeňský přístav (Michal Novotný)	36	Císařský (Trojský) ostrov (Pavla Priknerová)	70



Rybář. V pozadí holešovický břeh. Foto: Miloš Šindelář, 1975

VYDÁNÍ ČASOPISU BYLO PODPOŘENO DOTACÍ MINISTERSTVA KULTURY ČR.

ZA STAROU PRAHU

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

ročník XL. (XI.), číslo 3/2010

založeno 1910, přerušeno 1954, obnoveno 2000

Redakce: PhDr. Kateřina Bečková

ve spolupráci s členy Domácí rady Klubu Za starou Prahu

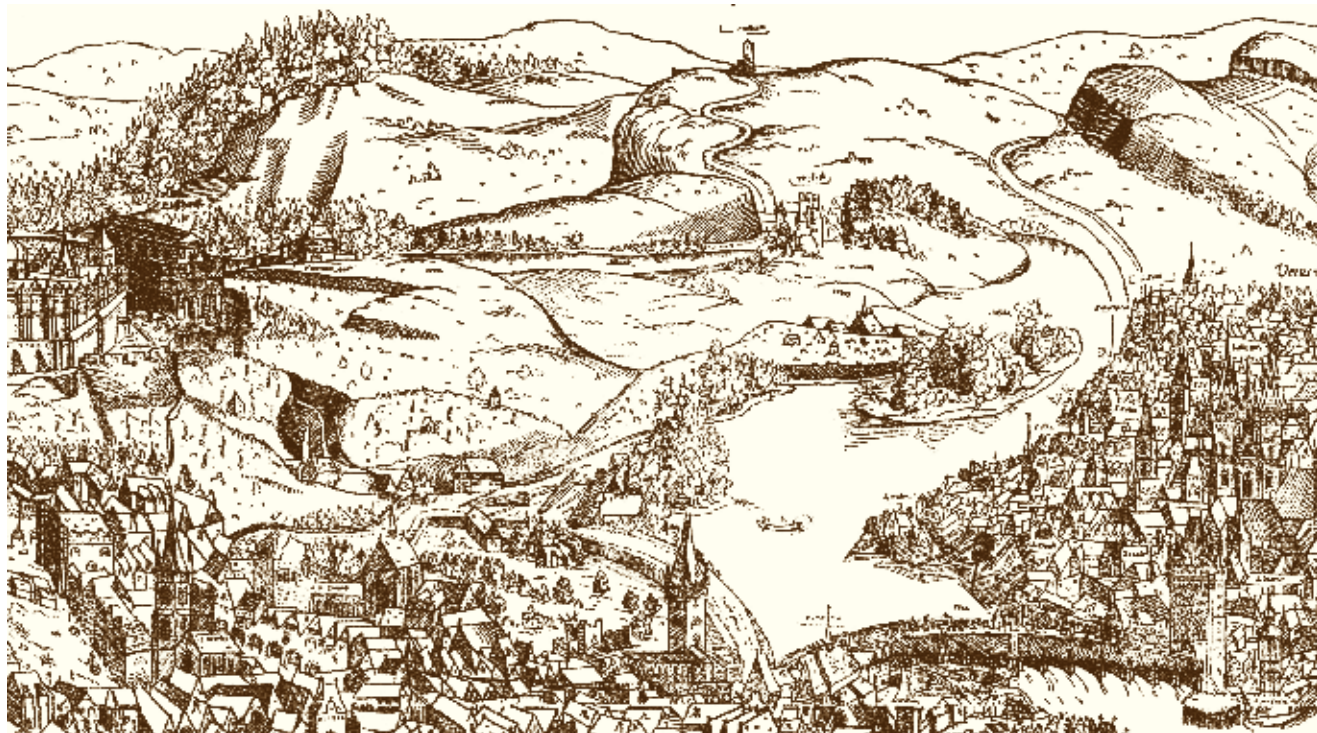
Grafická úprava: Pavel Bosák

Číslo 3/2010 mělo redakční uzávěrku 15. 12. 2010.

Číslo 1/2011 vyjde v květnu roku 2011.

ŘEKA A JEJÍ HISTORIE

Vltava je nejdelší českou řekou, její celková délka je kolem 430 km. Její tok začíná na Šumavě a končí u Mělníka soutokem s Labem. Prameny Vltavy jsou v nadmořské výšce 1173 m, do Labe ústí ve výšce 156 m. Jedná se o řeku, jejíž obvyklý průtok v Praze činí 145 m³/s, ale při stoleté vodě může dosáhnout až 4020 m³/s.

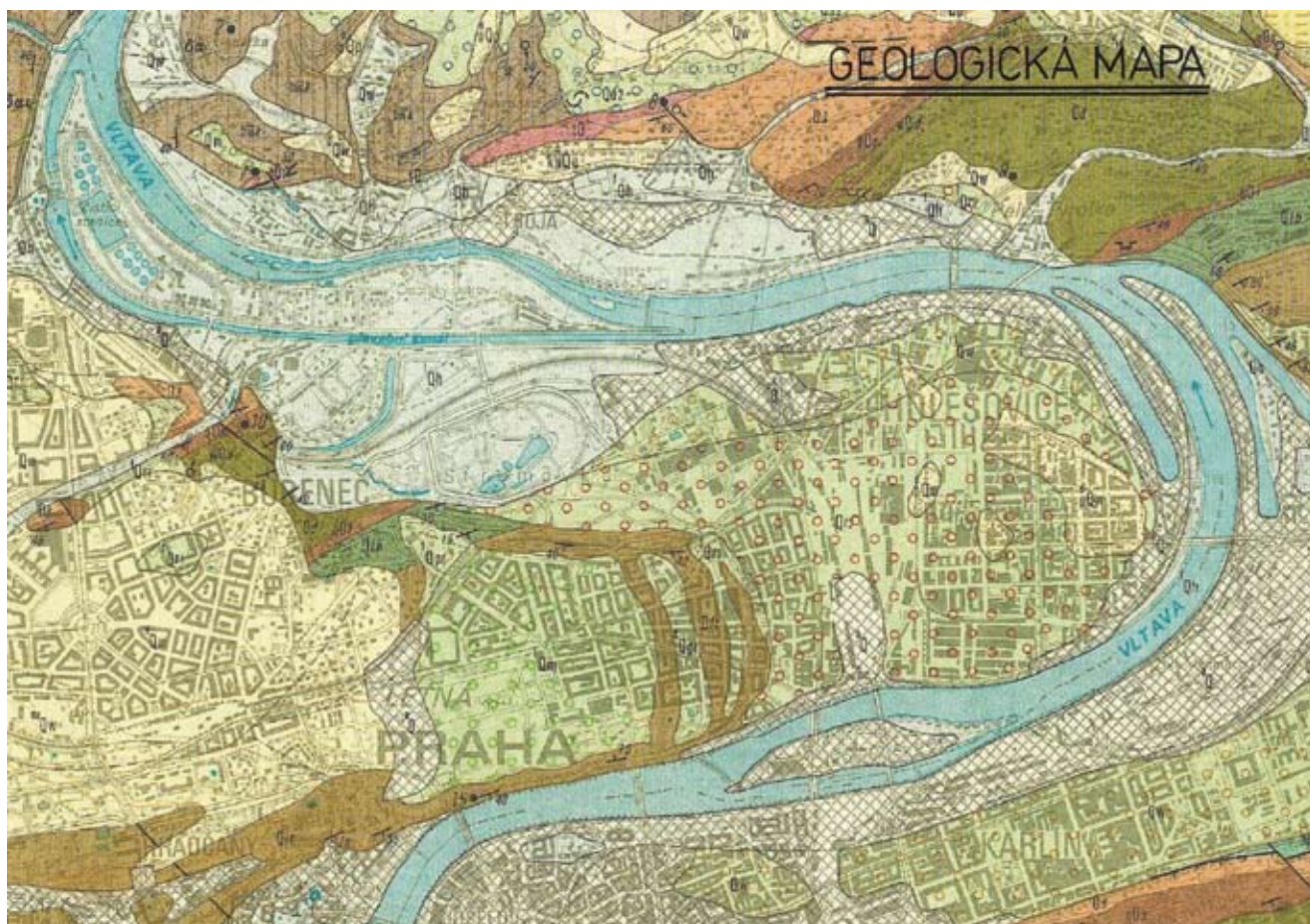


Tzv. Vratislavský prospekt z roku 1562 J. Kozla a M. Peterleho. Detail holešovického meandru v pohledu od Petřína. V řece je dobře patrný ostrov Štvanice a vlevo od něj ves Bubny s kostelíkem. Za ohybem řeky je skryta Libeň, z níž vychází a šplhá strmě do kopce cesta ke kostelíku sv. Václava na Proseku. Vlevo nad řečištěm je dobře patrná Bílá skála. Fotolitografická reprodukce z roku 1904

Velké a členité povodí a velmi proměnlivý průtok charakterizovaly po staletí i život kolem řeky, a tak i prostor Prahy byl formován Vltavou a jejími přítoky. Když se díváme na krajinu kolem Prahy, můžeme dodnes vysledovat systém různě vysokých teras, které řeka nanášela, a pak se postupně zahlubovala do terénu, aby vytvořila pražskou kotlinu. Malé a poměrně krátké přítoky na pravém i levém břehu pak vytvořily údolí kolmá k toku Vltavy, na levém břehu se strmějšími břehy. I tak malý tok jako Brusnice a dnes už nevysledovatelné toky z Petřína vytvořily ostroh, na kterém je koruna Prahy – Pražský hrad. Řeka pak dnes proudí ve své nivě, kterou uložila a posléze se do ní i mírně zahloubila. Velký ohyb jejího toku, který půdorys historického města tolik charakterizuje, vznikl díky tvrdým horninám pod Letnou, které tok řeky odchýlily k východu, a směrem k severu se pak mohl tehdy vodnatější tok obrátit až mezi Holešovicemi a Libní. Na severu pak řeka proráží masiv tvrdých hornin velkého stáří a vytváří zde poměrně úzké údolí s vysokými svahy.

Řeka byla již od pravěku dopravní cestou, zdrojem vody a obživy a tak i vznik pradávných osad na jejích březích byl podmíněn přírodními poměry. Mělký brod v místech dnešního Mánesova mostu určil první dopravní osu Prahy směrem východ – západ a dvě výšiny Hrad a Vyšehrad později vymezily kotlinu staletí obývanou pracovitým lidem. Komunikace mezi břehy byla zásadním problémem dopravy v Praze a zůstala jím i do dnešních dnů. Vltava není takovým veletokem, který by město rozdělil, nebo by vytvořil města dvě, není ani tokem, kde město vzniká jen na jednom břehu, a druhý břeh má význam druhořadý, nebo zcela nepatrný. Je tomu naopak, Vltava město spojuje, je jeho osou a vytváří ty nejkrásnější průhledy do poměrně členité krajiny. Tím je Praha srovnatelná s Římem a jeho pahorky, však Vltava je krásnější Tibery. Snad jen srovnání s Florencií nebo Paříží, jejichž řeky jsou také pohledné a městotvorné, je na místě.

Nešťastné je město, které řeku či vodní plochu nemá, a pro nás vnitrozemce ani moře není tak krásné, jako přiměřeně velká řeka protékající



Geologická mapa okolí řeky v oblasti holešovického meandru

městem. Nemusíme proto s panem rybářem zvolávat na vyhlídce: „Djó moře, proč tu není moře“. Teď však k běhu řeky stříbropěnné pod Helmovským jezem.

Vltava v Praze pod Helmovským jezem

Věstník o Vltavě v Praze začínáme trochu netradičně od Helmovského jezu. Náš zájem je totiž zaměřen na dolní tok řeky a její břehy, na místa, která se proměňují, nebo se proměny brzy dočkají. Pokusme se v tomto úvodu najít hlavní charakteristické znaky Vltavy od Holešovic po Sedlec.

Helmovský jez je moderní vymyšleností, která nahrazuje tři velké jezy historické a svojí výškou sčítá jejich výšky, takže zvedá vodu až pod Staroměstský jez. To Vltavu v prvním velkém ohybu mezi Mánesovým a Čechovým mostem monumentalizuje. Okolí těchto historických jezů bylo jakousi hospodářskou oblastí od středověku až do dob nedávných. Mlýny, manufaktury či další podniky tvořily na pravém břehu zajímavou enklávu, po které dnes najdeme jen několik uličních názvů. Plavební kanál vybudovaný na začátku 20. století odděluje od řeky ostrov Štvanice, který má ještě dosti přirozených břehů, zejména na severní hraně.

Umělý tok mezi ostrovem a Novým Městem, není příliš zajímavý, snad jen tím, že pod jezem je oživen kanoistickými drahami.

Helmovský jez je mohutný, esovitě prohnutý, takže voda přepadá z výšky zhruba čtyř metrů strmě dolů za zvuků vyvolávajících respekt. Dlouhá vorová propust u pravého břehu působí stejně impozantně jako jez. Řeka mezi Hlávkovým mostem a mezi špicí Štvanice na km 49,85 je vlastně přirozeným tokem, kde se objevují i mělčiny a drobné nánosy. I holešovický břeh není strmým nábrežím, ale svahelem s chudou vegetací. Břeh Štvanice byl kdysi přirozeným koupalištěm ve středu města. Hodnotu nesnižovaly ani vlaky na železničním mostě, neoficiálně nazývaným Negrelliho viaduktem, podle jeho tvůrce. Prastarý cestovod překonal plochou nivu Vltavy v úctyhodné výšce, která měla trati zajistit bezpečí proti velkým vodám od Masarykova nádraží až k vyvýšené ploše terasy v Holešovicích.

Tok pod Štvanicí je dnes místem Pražanům málo známým, přístup k řece je zde omezen ohradami a staveništi. Na pravém břehu postupně pohlcuje enkláva domů proporcí Titaniku starý přístav, známý z vedut jako romantické místo s nábrežím a plachetnicemi plujícími až k Labi a dále do Hamburku. Již stavbou Rakouské severozápadní dráhy



Topografická mapa z roku 1869 zaznamenává dosud reregulovaný tok řeky se všemi klikatými rameny a později zaniklými ostrovy

bylo území pozměněno, nad vjezdem do přístavu byl zbudován mohutný most a prostory nákladových kolejí a výtopen zasáhly až na břeh Vltavy.

Holešovický břeh je zatím opuštěným prostorem až k výškovým budovám u Libeňského mostu, které naznačují, že zde dlouho nezůstnou samy.

Prostor u Libeňského mostu je místem, kde byla Vltava výrazně změněna. Původní řeka tekla východněji a omývala patu Libně, židovskou osadu, kde koželuzi užívali dobrodiní dostatku vody. Při postupném splavňování Vltavy bylo však koryto hlavního toku přeneseno směrem k Holešovicím, kde byl zbudován i bazén přístavu. Pozůstatkem původního členitého řečiště s mnoha ostrůvky a brodem, je říční rameno zvané Stará plavba, bazén Libeňských loděnic a bývalého přístavu. Čtyři ostrovy v řece, jejichž půdorys na mapách vytvářel jakýsi hřebínek, do jehož severní mezery vtékala Rokytka, dnes již nenajdeme. Prostor přetíná Libeňský most – expresivní dílo dvacátých let, starý ještě samotář, který má části betonové a části nasýpané na ostrovy, most z prostého betonu s největším obloukem v místech, kde dnes již ani voda není.

Zanikly i plochy u továrny Ruston, kde kdysi býval skluz pro spouštění lodí, překlenutý mostem dráhy. Když se stará Rustonka ocitla již zcela na suchu, byla v jejích dvorech opravena vozidel a

místo, kde se vyráběly sestavy kolejí pro tramvajové křižovatky.

Zanikla Libeňská loděnice, kde vznikaly lodě nákladní a osobní a některé její výrobky ještě dnes brázdí vody řeky mezi pražskými břehy. Utichl provoz v přístavech a jen názvy jednotlivých budov naznačují, že sem přicházelo zboží z dalekých zemí, které plulo nejprve po slané vodě do Hamburku a poté po Labi a Vltavě do srdce Čech.

Zmizely nebo pomalu mizí koleje vleček složité obkružující Holešovice, které jsou jakýmsi poloostrovem v záhybu řeky. Postupně zarůstající břehy s málo udržovanými navigacemi se vrací do přírodního stavu, stejně jako břeh pod Bílou skálou, kde jen silniční doprava ruší klid rybářů.

Nový železniční most šikmo vedený k toku řeky převádí trať z tunelů pod Bulovkou do Holešovického nádraží. Další most, Trojský, později Barikádníků, ukazuje místo, kde kdysi stály staré Holešovice. Hustě osídlené a zastavěné místo na břehu Vltavy zcela změnilo původní podobu. Stavba panelárny a později i nádraží smetla takřka vše. Nakonec nezbyla ani jistota čtveřice komínů Holešovické elektrárny, které byly rytmickým signálem při pohledu z Holešoviček či od Vltavy a nádraží Praha-Holešovice na vysokém náspu oddělilo město od řeky.

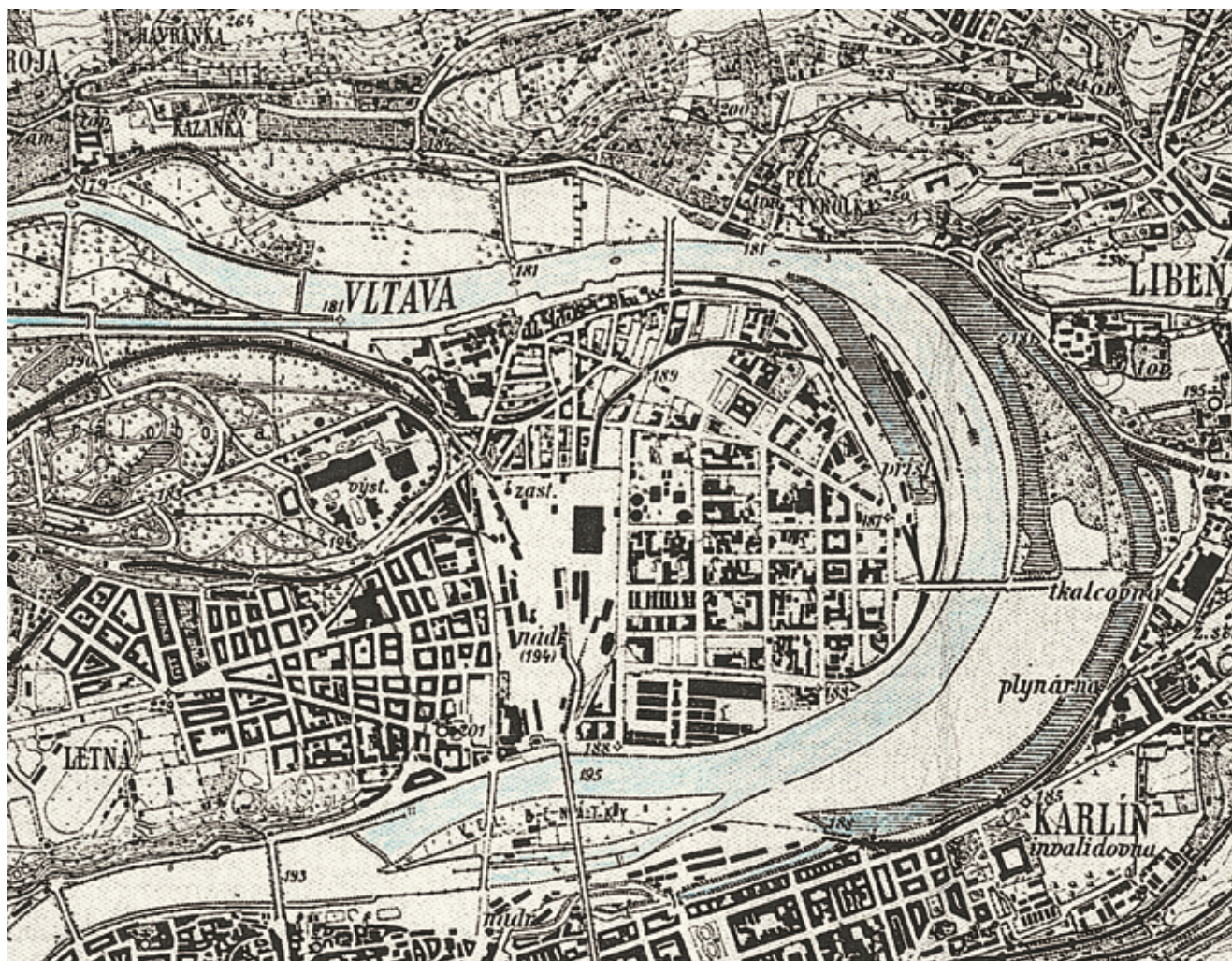


*Řeka mezi Karlínem, Libní a Holešovicemi
v roce 1923 těsně před přeložením koryta*

Věčné provizorium tramvajového mostu míří z Holešovic na pravý břeh, kde začíná utěšený prostor Troje. Nejprve však musíme minout Trojský jez v km 45,69, kdysi hradlový, na zimu sklápěný, dnes pohyblivý s klapkami. Tento jez změnil spolu s plavebním kanálem místa, která byla po staletí volnou krajinou. Nikdo už nenajde malé rameno, které zasahovalo až k břehu Holešoviček, a křivolaký náhon k Císařskému mlýnu v Bubenči přežívá ve zbytcích s vodou temně nehybnou. Tam, kde kdysi protékala část řeky a poháněla mlýnská kola, kde se brousily kameny a skla pro Rudolfa II. je upravený terén části Královské obory. Vždyť tady v rybnících končila voda z Rudolfovy štol, která prorážela tvrdý hřbet Letné a zkracovala vltavskému praménku cestu z horní vody jezu Helmovského do vod v rameni u císařova průmyslového podniku. Tato část území byla prostřelena rovnou přímkou plavebního kanálu s inženýrským obloukem u Pobaby kde jsou dvě plavební komory. Kanál umožnil snadnou plavbu v úseku s velkým spádem a skalnatým dnem, podle jehož tvrdých prahů dostala, dle některých vyprávěčů Praha své jméno.

Romantická Stromovka je lemována inženýrskou krajinou s plavebním kanálem, který má svahy jednotného spádu a přes který vede starý železný most. Na břehu kanálu se usadila Stará čistírna a Císařský ostrov, kdysi místo zábavy a drobných zahrádek, obsadila nová čistírna odpadních vod. Císařský mlýn, místo se zbytky manýristických staveb a starou papírnou ztratil po dostavbě také mnoho ze svého kouzla a snad jen grotta či blízký zbytek pilíře nikdy nedostavěné dráhy mohou povzbudit fantazii. Není už ani přívozu do Troje, který nahradila visutá lávka. Také domky kuriózní rybářské osady zanikly nebo byly radikálně přestavěny.

Vltava mezi Trojou a Podbabou spěchá k západu prudkým tokem takřka přirozených břehů. Rychle omývá předpolí Trojského zámku, monumentální vily, která krajinu s mírným vrškem povýšila na kompozici, patrnou i z dálkových pohledů. Opřena o vinice a zalesněné vršky u dnešní Zoologické zahrady je krajinou kulturní a malebnou, porušenou snad jen hradbami obytných domů na plošině k Bohnicím. Zde vytvořila Vltava jedno ze svých



Řeka po přeložení koryta v roce 1929

zahradnických děl, které pak potřebovalo již jen mírnou úpravu a zlidštění vkusnými budovami. S tokem plavebního kanálu se řeka setkává v km 42,82, kde do Vltavy vtéká Šárecký potok.

Pobaba, místo kde je již levý břeh úzký tak, že se sem vejde jen železnice, silnice a úzký pruh budov, je zvýrazněna umělou zříceninou vzniklou z viničního lisu. Zříceninou, kterou provází historie spojená se stavbou dráhy do Drážďan, kdy inženýři shledali krajinu nezajímavou, a proto upravili zbytek užité stavby do podoby zříceniny. Zda je, či není stavba dílem železničních romantiků, dnes není podstatné, zůstává však tečkou za pražskou kotlinou. Dále Vltava vstupuje do úzkého údolí mezi bohnickou planinou a sedleckými svahy. Krajinu takřka venkovskou s přívozem k ústí Bohnického potoka má v budoucnosti protnout vysoký most dálničního okruhu, tolik nemilovaného ctihodnými občany Suchdola.

Vltava je v dolním pražském toku méně na očích, než ve středu města. Její břehy nejsou lemovány vysokými nábřežími, není zrcadlem významných budov a nejsou na jejím břehu sochy výtečníků. Je

ale místem, bez kterého by kouty nepříliš zajímavé byly ještě nudnějšími.

Přírodní poměry u Stromovky a Troje dosud umožňují číst krajinu v jejím nejmladším geologickém vývoji a její příroda je i tam, kde kdysi vládl jen technický zájem, životná a zajímavá. Území u řeky se však bude v dalších letech podstatně měnit. Největším zásahem bude přemostění mezi Trojou a Holešovičkami, které vyvede dlouhé řady automobilů z temnoty městského tunelu (Blanka) do ulice V Holešovičkách. Později pak okruh zasáhne i břehy pod Bulovkou, neboť okruh musí pokračovat. Ušetřeny nezůstaly či nezůstanou ani plochy přístavů a zálivů, které se staly či stanou lukrativními parcelami pro byty. Ty si do zajista koupí romantické duše, opájející se přístavní atmosférou, která jim však po dostavění celých areálů nejspíš proteče mezi prsty. Ani rozšíření čistírny a stavba vysokého mostu u Sedlce nenechá krajinu ve stavu, v jakém ji známe dnes.

Vltava by v tomto svém dolním pražském úseku neměla být jen překážkou, kterou je nutno překonávat dopravními stavbami, a neměla by být jen le-



Stav řeky na topografické mapě z roku 1954

mem dobře prodejných parcel. Měla by zůstat osou města s břehy trochu jinými než v úseku historické části Prahy. Tisíciletí geologického vývoje tvarování krajiny před příchodem lidí, a její kultivování staletími, které nebylo prosto přehmatů, by nemělo řeku a její okolí snížit k využití, které budou naši potomci pokládat za nepřijemné.

Opustíme proto Vltavu v km 39,50 pod vrchem Zámky a přejme jí slovy básníka na území Prahy dobrý proud.

*Mám Tě opěvati, proude svatý,
jehož vřídlo v lůno věčných skal
anděl krásy něhou vlasti jatý
z pohádek svých očí vyplakal?
Mám Tě zvučným obsypati květem,
barvou zdobit zářivý Tvůj zjev?
Lze-li krásu líčit zvučným retem?
Soše dlátem purpurnou vlít krev?*

Tak píše o Vltavě básník Adolf Heyduk (báseň Vltava ve sborníku Čechy II) před více než sto lety.

Jak z textu vyplývá, chtěl básník říci o Vltavě asi toto:

Délka toku:	430 km
Plocha povodí:	28 090 km ²
Průměrný průtok 1:	51,5 m ³ Vraňany
Světadíl:	Evropa
Hydrologické pořadí:	1-06-01-001
Pramen:	Šumava 48,58,29 s.š.; 13,33,39 v.d.; 1173,54 m n.m.
Ústí:	Mělník 50,20,49 s.š.; 14,28,30 v.d.; 156,18 m n.m.
Úmoří, povodí:	Atlantský oceán, Severní moře, Labe
	Čechy 95,63%, Rakousy 3,28% Bavorsko 1,09 %

Václav Jandáček

BUBNY (VLTAVSKÁ)

Málokteré místo v dnešním centru města prošlo během dvacátého století tak zásadní proměnou, jako jádro bývalé osady Bubny.



Jüttnerův plán Prahy z roku 1816. Pozice obce Bubny vůči historické Praze byla dána vyústěním brodu, který vedl výhodně cestu přes souostroví Velkých Benátek (Štvanice). Jádrem vsi byl Bubenský dvůr (později pivovar).

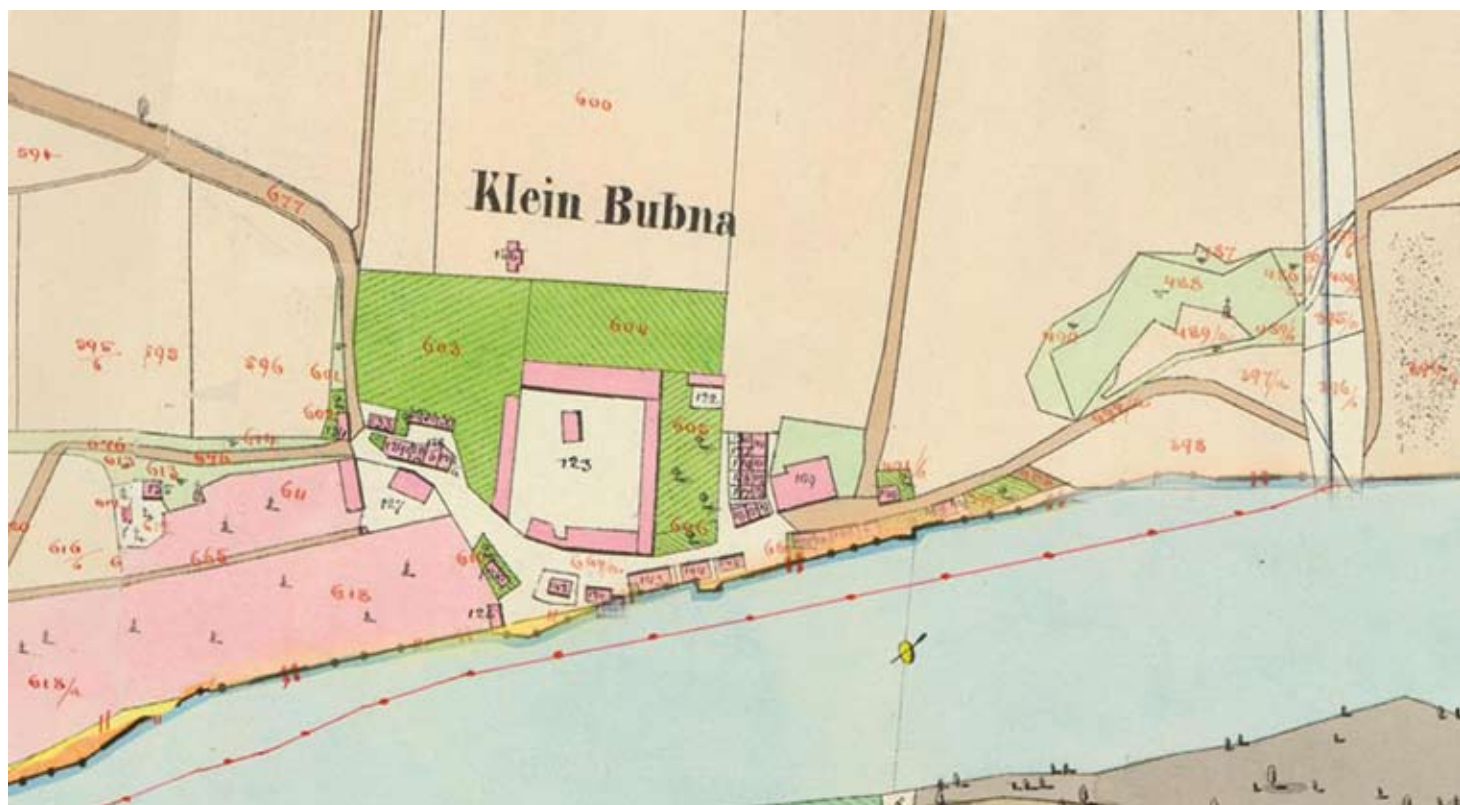
Historický původ vesnice, doložené v roce 1088, dnes dokumentuje pouze kostel sv. Klimenta, jehož první zmínka je v pramenech uvedena roku 1298.¹ Zatímco kostel byl situován v izolované pozici ve svahu stoupajícím k Letné, sama vesnice byla umístěna přímo při vltavském břehu. Tato pozice se přímo vázala na historický brod přes Vltavu, jež spojoval Bubny a Štvanici s dnešním Těšnovem, přitom komunikační vazba na město byla potvrzena i skutečností, že překonání řeky bylo jedinou možností, jak se do osady z Nového Města dostat. Tuto situaci – osadu Bubny při řece, izolovanou od západu mohutným svahem Letné, členitý břeh novoměstské Petrské čtvrti a soustavu ostrovů, propojených lávkami mezi nimi – dobře zachycuje Jüttnerův plán Prahy z roku 1816.²

Ves Bubny má na Jüttnerově plánu urbanistickou podobu, která se výrazně nezměnila až do zániku obce ve dvacátých a sedmdesátých letech 20. století. Ústřední urbanistickou i architektonickou dominantou je Bubenský dvůr, jehož nejstarší dochované části bylo možno datovat do 16. a 17. století a renesanční vstupní brána i grotta v zahradě, spojená nejspíše se jménem pobělohorského majitele Jiřího Adama z Martinic,³ byly kvalitou zcela srovnatelné s obdobnými měšťanskými realizacemi v pražských historických městech. Osou obce byla cesta, později nazvaná Vltavská, která se kolem dvora stáčela od východu k severozápadu a směřovala jednak ke kostelu sv. Klimenta (dnešní ulice Kostelní), jednak k hlavní cestě k severnímu předpolí Hradu (dnešní třídy Dukelských hrdinů a Milady Horákové). Tehdejší vztah vesnice a řeky je daný pozicí při řece a rybářským charakterem obce:

1 Karel Kuča, *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, díl V, Praha 2002, s. 540

2 Joseph Jüttner, *Plan der König. Hauptstadt Prag...*, Praha 1816

3 T. Č. Zelinka, *Pražská předměstí*, Praha 1955, s. 72



*Obec Bubny na stabilním katastru ve stavu polohopisu kolem roku 1840.
Cesty směřující k brodu jsou v osách hlavních komunikací prakticky zachovány dodnes.
Mapový podklad: Archiválie Ústředního archivu zeměměřictví a katastru*

obytné domy jsou situovány při vyvýšené severní straně budoucí Vltavské ulice a tedy mimo dosah častých záplav, zatímco pobřeží řeky je nezastavěné a volně přístupné. Z nejvýznamnějších budov je nutno zmínit pozdně barokní dům čp. 421, jehož výrazná mansardová střecha byla až do dvacátých let 20. století jednou z nejvýraznějších dominant Bubenského nábřeží.⁴ Mapa stabilního katastru z roku 1840 ukazuje zajímavou proměnu pobřeží, které je nově zastavěno domy založenými na terasách nad řekou.⁵ Tato nová situace, zachycená i fotograficky na snímcích z počátku 20. století, dala břehu řeky městský užitný charakter a přeměnila pobřežní cestu v ulici lemovanou z obou stran přízemními i patrovými domy.

Zásadním mezníkem ve vývoji obce byla výstavba řetězového mostu císaře Františka Josefa I. v letech 1865-1868, jehož hlavním účelem bylo spojit Prahu s oblíbenou Královskou oborou (Stromovkou).⁶ Silnice, která k oboře vedla, se vyhýbala historickému centru obce Bubny a vedla od nově zbudovaného nábřeží v trase dnešní třídy Dukelských hrdinů.

Stavba nábřeží a význam nové trasy vedl k proměně bezprostředního okolí, které rychle dostávalo ryze městský charakter blokové zástavby s patrovými domy. Spojením obce Bubny se vzdálenou vesnicí Holešovice a jejich následným připojením k Praze (1884) vedly k urbanistické proměně celého volného meandru řeky Vltavy. Východiskem nové podoby čtvrti se staly zastavovací plány z let 1869 a 1884, které uliční síť do značné míry navázaly na historické cesty. Pro historickou čtvrť Bubny a její vltavské pobřeží to mělo dva zásadní důsledky. Nová struktura se nevázala na historické jádro obce, ale naopak na novou silnici od mostu ke Královské oboře. Vytyčení nábřeží a nové měřítko domů, které ho pod letenským svahem lemovaly, vytvořily z původně přírodního břehu ryze městské nábřeží, které svým pojetím navázalo na nově budovaná nábřeží v historických pražských městech. Kombinace blokového způsobu činžovní zástavby spolu s plány na vytvoření vysokého nábřeží pak logicky znamenala, že původní historická obec zde svým měřítkem i vztahem k řece nemohla v nových podmínkách obstát.

První krok k razantní proměně celého místa znamenala stavba nábřeží v letech 1909-1912. V první fázi jeho realizace byly zbořeny domy při říčním břehu, které pobřeží dávaly pitoreskní charakter, částečně srovnatelný s protějším pobřežím Petřské

4 Katerina Bečková, Zmizelá Praha, dodatky III., Historická předměstí a okraje města – levý břeh Vltavy, Praha 2004, obr. 98, 104.

5 Kuča 2002, s. 540

6 Jan Fischer – Ondřej Fischer, Pražské mosty, Praha 1985, s. 58-64.



Pohled na jádro osady v Bubnech při břehu Vltavy těsně před započatím prací na výstavbě nábreží. Řada domů na Vltavském břehu byla již předtím ubourána. Uprostřed snímku komín bubenského pivovaru ve Vltavské ulici. Pro srovnání se současným stavem může posloužit silueta školní budovy vlevo v pozadí a řada dosud zachovaných domů na nábreží pod ní. Foto ateliér Eckert, 1906. Národní památkový ústav

Výrazný dům čp. 421 ve Vltavské ulici na levém předmostí budoucího Hlávkova mostu, kde bude později stát budova Dopravních podniků hl. m. Prahy. Foto J. Kříženecký, 1908. Muzeum hl. m. Prahy





Bubenské nábreží. Okolí vyústění ulice kolmé k břehu ve směru dnešního Hlávkova mostu. Na tom místě však stojí prozatím jen dřevěný provizorní most na Štvanici. Foto J. Kříženecký, 1908. Muzeum hl. m. Prahy

Vltavská ulice se skupinkou domů při pravém předmostí dřevěného mostu, později Hlávkova mostu. Vlevo průhled do Bubenské ulice. Foto J. Kříženecký, 1908, Muzeum hl. m. Prahy





*Bubenské nábřeží s areálem bývalého Bubenského dvora, později pivovaru.
V těchto místech bychom dnes našli nájezd na mimoúrovňovou křižovatku.
Pohlednice z roku 1915,
Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy*

čtvrť. Vyšší úroveň nového nábřeží znamenala větší či menší "utopení" historických domů původní Vltavské ulice, která se v principu změnila v polozahloubenou obslužnou uličku při novém nábřeží. Stavba velkorysého Hlávkova mostu,⁷ který v letech 1909–1912 nahradil původní provizorní most na Štvanický ostrov, místu definitivně vtiskla velkoměstský charakter, který byl následně potvrzen výstavbou mohutného rohového domu čp. 463.⁸ Novou osou území se tak stala severojižní Bubenská třída, navazující na linii novoměstského opevnění a aspirující v představách urbanistů na hlavní severojižní osu Velké Prahy. Monumentalita prospektu byla podtržena výstavbou rozlehlého funkcionalistického paláce Elektrických podniků, který byl podle projektu Adolfa Benše a Josefa Kříže postaven v letech 1927–1935.⁹ Novému měřítku místa byla přizpůsobena i monumentální budova Úrazové pojišťovny Jaroslava Rösslera z let

1926–1929,¹⁰ které byla obětována západní část historických Buben. Po roce 1927 byl zbořen kdysi dominantní pozdně barokní dům čp. 421, který se díky novým regulačním zásahům ocitl v zahloubené pozici na nároží Bubenské ulice a nábřeží, přímo u vyústění Hlávkova mostu. V roce 1938, kdy byla stavební činnost zastavena válečnými událostmi, se tak z původní osady Bubny na svém místě nacházela část historického dvora, přeměněného v 19. století na pivovar, a torzo zástavby Vltavské ulice, utopené hluboko pod terénem vedle dominantní novostavby nárožního domu čp. 463 při východním předpolí Hlávkova mostu. Jednoznačně velkoměstský charakter nové zástavby i téměř dokončený osvědčený princip nábřeží s činžovnými domy a velkorysími novostavbami dával tušit, že po nucené césuře bude zánik historické čtvrti a proměna místa v jeden z hlavních komunikačních uzlů Prahy zdárně pokračovat.

7 Fischer – Fischer 1985, s. 101–105

8 Pavel Fojtík, Zmizelá Praha, Tramvaje a historické tratě, historické centrum a Holešovice, Praha 2010, s. 154–157

9 Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu, Praha 1995, s. 308–309

10 Švácha 1995, s. 221



Torzo bubenského pivovaru, bývalého Bubenského dvora, těsně před demolicí. Foto E. Hnilička, 1959, Muzeum hl m Prahy

Poválečné úvahy o budoucí Praze v mnohém navázaly na podněty realizované či načrtnuté v meziválečném období. Od padesátých let se jednou z hlavních priorit stalo dopravní řešení, které plynule navázalo na úvahy o severojižní komunikační páteři města. Namísto městského „boulevardu“, jehož vize byla hlavním mottem přeměny Buben ve dvacátých a třicátých letech, však postupně nastoupila razantní koncepce systému dálniční sítě, jejíž vztah k bezprostřednímu okolí je pochopitelně zásadně odlišný. Mezi místa, kde se tato proměna projevila nejradikálněji, lze bohužel zařadit i bývalé Bubny.

V roce 1959 byly zbořeny poslední zbytky Bubenského dvora (pivovaru), který se nacházel za severovýchodním průčelím Úrazové pojišťovny.¹¹ V letech 1977–1982 byly v návaznosti na výstavbu tzv. Severojižní Magistrály postupně odstraněny všechny zbývající budovy předpolí Hlávkova mostu včetně mohutného nárožního domu čp. 463. Na místě původní vesnice byla realizována typicky

dálniční mimoúrovňová křižovatka, pod jejíž ramena se následně vkloubila i nová stanice metra Vltavská.¹² Tyto zásahy setřely jak původní historický, tak meziválečný velkoměstský ráz místa a vytvořily uprostřed města zcela „neměstskou“ zónu dálničních nájezdů, podjezdů a podchodů. Ztráta historické paměti místa byla podtržena i pojmenováním nové stanice metra „Vltavská“, která jako neutrální název původní ulice ničím neodkazovala na staletou tradici zničené vesnice Bubny.

Současná podoba místa je jedním z největších urbanistických problémů centra Prahy. Dálniční charakter křižovatky i její neorganická pozice v kontextu čtvrti činí z místa území nikoho, které nemá žádnou uchopitelnou identitu. Setřetí historie místa vede bohužel k tomu, že úvahy o příští zástavbě, související se snahou prostavět rozlehlé území nádraží Praha-Bubny, se většinou nepokoušejí navázat na nitky urbanistických souvislostí, ale zakládají zde novou, v pořadí už

11 Bečková 2004, obr. 107

12 Jiří Kohout – Jiří Vančura, Praha 19. a 20. století, Praha 1985, s. 198



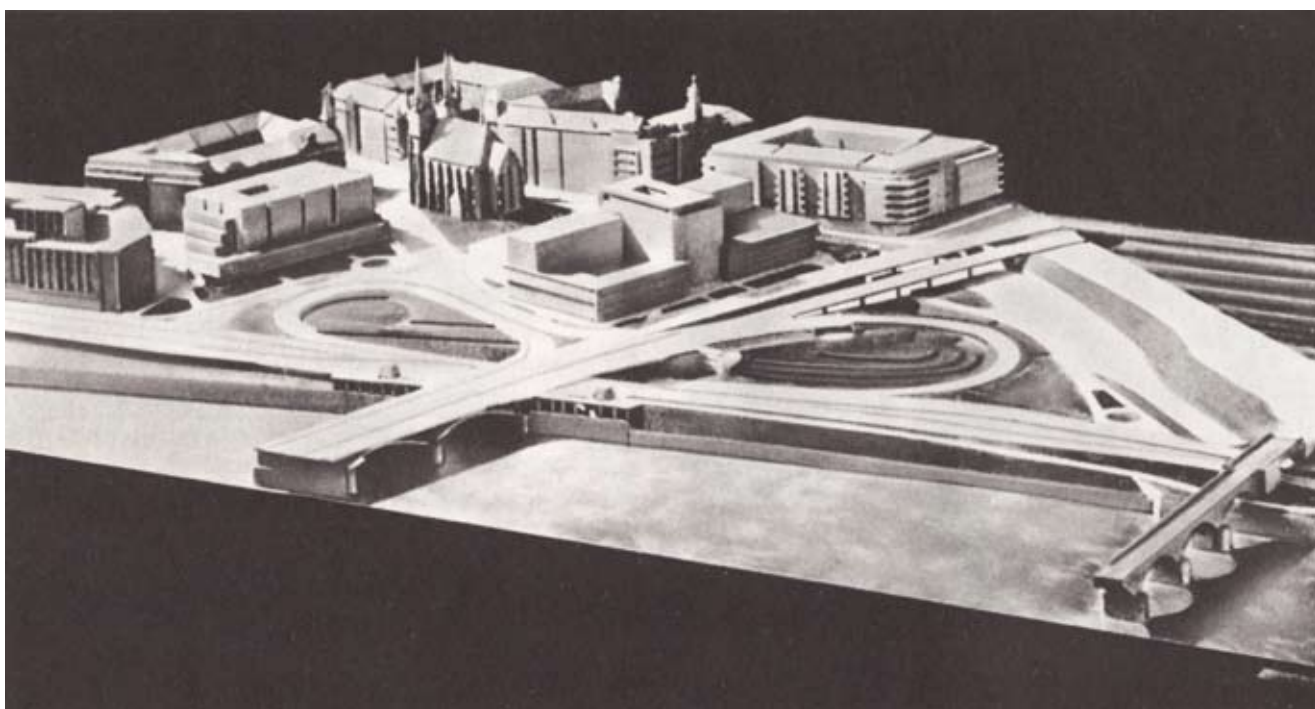
*Obě strany bubenského předmostí Hlávkova mostu v roce 1972 s průhledem do Bubenské ulice.
Foto J. Jelínková, Muzeum hl. m. Prahy*

*Pravé předmostí Hlávkova mostu s mohutným domem čp. 463 v pohledu k Negrelliho viaduktu. Dům byl zbořen
v souvislosti s úpravami nového dopravního řešení. Foto J. Jelínková, 1972, Muzeum hl. m. Prahy*





Bubny na plánu Prahy z roku 1938



Model dopravního řešení holešovického předmostí Hlávkovu mostu. Mimoúrovňňová křižovatka, která byla vybudována v letech 1977–1982 zabrala plochu celé historické osady Bubny. Repro z knihy J. Kohout, J. Vančura: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, SNTL, Praha 1986

čtvrtou nezávislou urbanistickou vrstvou, která se měřítkem i strukturou zcela vymyká svému okolí. Plány, představené v roce 2010 developerskou společností ORCO, bohužel nejen že fixují „dálniční“ charakter místa, ale ještě jej dále podtrhují vkládáním výrazných solitérních budov.¹³ Více než jinde

zde platí, že je třeba pro území urychleně vytvořit promyšlený regulační nebo alespoň zastavovací plán, který by místu vrátil městský charakter a pokusil se napravit závažné urbanistické chyby posledních desetiletí. Prozatím však bohužel nic nenasevňuje tomu, že by k něčemu takovému mohlo v dohledné době dojít.

Richard Biegel

¹³ viz např. Přestavba nádraží v Bubnech, in: Stavaweb ze dne 1.10.2010 - <http://www.stavaweb.cz/Urbanistické-celky/Přestavba-nadrazi-v-Bubnech.html> (staženo dne 30.12.2010)



Nejnovější studie zástavby území (Asymptote Architecture) bubenského nádraží, která vznikla v režii majitele pozemku developerské společnosti ORCO Property.

Převzato z webu:

<http://www.asymptote.net/urban-design/prague-master-plan/>



OSTROV ŠTVANICE

Ostrov Štvanice je s rozlohou přes 14 hektarů jedním z největších z pražských ostrovů. Nebyl ale jediným, který Vltava v oblasti u Špitálské louky tvořila. Rohanský, Primátorský, Jeruzalémský nebo Korunní ostrov ale postupně zanikly při regulaci Vltavy na začátku dvacátého století.



*Souostroví kolem Štvanice na stabilním katastru ve stavu polohopisu kolem roku 1840.
Mapový podklad: Archiválie Ústředního archivu zeměměřictví a katastru*

Celé souostroví, díky kterému byla Štvanice nazývána Velké Benátky, od pradávna sloužilo jako důležitý brod, který využívali kupci směřující ze Starého Města na sever Čech. A nejen oni, přechod přes Štvanici mnohokrát posloužil vojskům usilujícím o dobytí Prahy, ať už to byli Žižkovi husité, Švédci, Sasové nebo Prusové. V 18. století tak byl ostrov cizími vojsky zplundrován hned dvakrát v rozmezí patnácti let (v letech 1742 a 1757).

Štvanice nikdy nebyla trvale osídlena s výjimkou několika domků rybářů a převozníků, kteří zde provozovali svou živnost. Kromě vojsk totiž ostrov poměrně často pustošila Vltava při záplavách. Volný prostor ostrova si ale o nějaké využití přímo říkal a proto se Velké Benátky brzy staly místem pro příležitostné kratochvíle Pražanů. Už v 16. století je zde doložena střelnice a na ní časté střelecké závody. V 17. století se tu pak začala provozovat zábava, která dala ostrovu jeho jméno. „Štvanice“ byla morbidní podívaná na zvířecí souboje v uzavřené aréně, při které byli medvědi, kanci nebo vysoká zvěř vydáni napospas smečkám psů. Tyto zábavy byly nakonec pro svůj pohoršlivý charakter

roku 1806 zakázány císařem Františkem I. Jméno po nich ale ostrov nese dodnes.

Také funkce jakéhosi rekreačního prostoru Prahy mu zůstala. Na začátku 19. století vznikly na severozápadní straně ostrova dva klasicistní domy sloužící jako hostince s tanečními sály pro lepší společnost. Starší z nich zanikl při stavbě Hlávkovy mostu na začátku minulého století, druhý čp. 858 na ostrově stále stojí. Roku 1877 pak na východním konci ostrova postavil divadelní podnikatel Eugenio Averino proslulou dřevěnou arénu, kde se provozoval repertoár sahající od klasických dramatických kusů po exotická cirkusová čísla. Už kolem roku 1882 ale divadlo zaniklo a na jeho místě vznikla první pražská ledárna zásobující hospody v blízkém okolí.

V té době se už ale i na ostrově schylovalo k zásadním změnám. Štvanice se postupně ocitla mezi dvěma předměstími, která se na konci 19. století začala prudce rozvíjet – Holešovicemi a Karlínem – což nutně muselo poznamenat i ostrov uprostřed. Jistou předzvěstí budoucích časů byla už stavba Negrelliho viaduktu, který přesně v polovině 19. století ostrov



Letecký pohled na ostrov Štvanici v roce 1993. Názorně je zde vidět též dopravní řešení v okolí stanice metra Vltavská a zástavbu na místě bývalé osady Bubny na pravé straně snímku a část Rohanského ostrova na straně levé.

Foto JAS Hosín, Muzeum hl. m. Prahy

protnul v jeho východní třetině a propojil tak železnici oba pražské břehy. Pro pěší ale Štvanice zůstala až do dokonce století spojena pouze s Karlínským břehem a okolními ostrovy, a to prostřednictvím malých dřevěných lávek. Definitivní změna přišla roku 1898. Tehdy Praha ostrov od jeho soukromých majitelů odkoupila, aby o dva roky později nechala vybudovat provizorní, dřevěný pilotový most, zvaný Jateční, jelikož byl vybudován jako spojení do velkých Holešovických jatek. Provizorní most byl záhy, v letech 1909–1912 nahrazen dnešním Hlávkovým mostem podle projektu Františka Mencla a Pavla Janáka. Zhruba ve stejné době, kdy vznikl most, začaly zanikat menší ostrovy kolem Štvanice. Situace někdejších Velkých Benátek se tak na začátku 20. století výrazně změnila. Z rekreačního prostoru na okraji Prahy se stal podnožím pro dopravní tepny spojující nová městská centra a územní rezervou pro rozvoj moderního velkoměsta.

Význam Štvanice pro rozvíjející se Velkou Prahu v té době podtrhly ještě dva projekty. Jednak krásná secesní elektrárna od Aloise Dlabáče z let 1913–1914, která využívala přepad vody u Helmovského

jezu (vybudovaného roku 1909 na místě staršího jezu, který zde stál od 14. století). A také zdymadlo z let 1907–1912 se služební a obytnou budovou od Františka Sandera, které umožňovalo průplav směrem na Tróju. Obě stavby jsou významnými památkami pražské industriální architektury, které navíc (po rekonstrukcích a úpravách v 80. letech) dodnes slouží svému účelu.

Celkové využití obrovské plochy ostrova, nyní rozdělené mosty na tři zhruba stejně velké části, bylo ale stále otevřené. Ve hře proto zůstala tradiční funkce ostrova – rekreace. Když byly definitivně odmítnuty předválečné plány na zbudování ZOO, začala se zde stavět sportoviště. Roku 1931 zde vznikl první otevřený dřevěný zimní stadion s umělým ledem u nás, a to podle projektu Josefa Fuchse a Bohumila Steigenhöfera. Ti byli také autory zdejší funkcionalistické kavárny, prohlášené v lednu 2000 za kulturní památku. Po přestavbách v 50. a 60. letech začaly stadionu postupně konkurovat modernější zařízení a legendární sportoviště pamatující výhru na hokejovém mistrovství světa v roce 1947 dlouho chátralo. V roce 2000 mu bez-



prostředně hrozil zánik, ale v současné době je opět v provozu, byť jeho osud je stále nejistý.

Štvanice nebyla zasvěcena jen hokejkám a bruslím. Už v roce 1926 zde byly postaveny tenisové dvorce, na jejichž místě v letech 1986 vyrostl velký Tenisový areál Štvanice. Výstavbě areálu dokonce musela ustoupit prestižní štvanická porodnice, která zde, v záplavové zóně fungovala od dvacátých let minulého století. Při rekonstrukci zdymadla na Štvanici vznikl také slalomářský areál pro kajakáře a nedávno byl na ostrově vybudován zastřešený skatepark.

Co bude s ostrovem dál, dnes není zcela jasné. Pravděpodobně zde zůstanou sportoviště a rekreační zařízení. To jistě není špatně: ostrov je v záplavové oblasti což jej činí nevhodným pro rezidenční využití. Otazník ale visí nad konkrétní podobou ostrova, který by si určitě kultivující úpravy zasloužil: současný ne zcela definovaný a hlavně nepřiliš udržovaný stav spolu s chybějícím pěším spojením na karlínský břeh svědčí o nevyužitém potenciálu velkého pražského ostrova.

V roce 2000 podepsal magistrát na základě soužte, ale za jinak dosti neprůhledných okolností smlouvu na pronájem ostrova s developerskou firmou MeridianSpa, a to na celých 88 let. Developer zde chtěl vystavět nová sportoviště a rekreační zařízení. Měl přitom ale v plánu i demolici

*Historické restaurační budovy na Štvanici.
Foto kolem 1910, Muzeum hl. m. Prahy*





*Otevřený zimní stadion na Štvanici a s ním spojená moderní restaurační budova.
Foto kolem 1933, Muzeum hl. m. Prahy*

památkově chráněného stadionu a naznačoval, že zbourat by se mohl i tenisový areál a skatepark. Do developerských plánů zasáhla roku 2002 povodeň a od té doby práce na ostrově stojí. O výstavbě na Štvanici se naposledy mluvilo v lednu 2009, kdy Český národní symfonický orchestr podporovaný neznámým investorem ohlásil záměr vybudovat na ostrově koncertní síň – kvůli které by ale rovněž musel zaniknout zimní stadion. Dnes opět aktivity kolem Štvanice spí, alespoň v médiích. Je ale jen otázkou času, kdy se dočkáme nějakých aktuálních plánů.

LITERATURA:

Josef Hrubeš, Eva Hrubešová: Pražské ostrovy, Milpo, Praha 2007

Pavel Augusta: Praha a Vltava, Milpo, Praha 2005

Josef Svátek: Ze staré Prahy, Praha, Vilímek, 1899

František Kneidl: Dějiny města Karlína, Česká grafická unie, Praha 1923

Petr Kučera: Historie Karlína in: <http://kzp.cz/Karlin01.htm> (webové stránky Klubu pro záchranu památek)

Jakub Bachtík



ROHANSKÝ OSTROV A MANINY

Území, kterému se dnes říká Rohanský ostrov, již není ani původním ostrovem toho jména, ani ostrovem jako takovým. Jde o rozsáhlou část karlínského pobřeží, která se po desetiletích, kdy ležela ladem bez smysluplného městského využití, stala zájmovým územím developerů.



Karlínský přístav při Pobřežní ulici kolem roku 1905, Muzeum hl. m. Prahy

Čtveřice ostrovů vroubících karlínský břeh jižně od ostrova Štvanice vznikla z povodňových nánosů. V 17. a 18. století byly břehy ostrůvků zpevněny a jejich plocha postupně využívána i k různým hospodářským činnostem, zejména k provozování mlýnů. Ostrovy měly své soukromé majitele, podle nichž se nejen nazývaly, ale také svá jména proměňovaly. Rohanskému ostrovu zůstalo dodnes jméno podle majitele Josefa Rohana, pražského měšťana a tesařského mistra, který jej vlastnil po roce 1850. Ostrov je ovšem známý a v řadě plánů nazývaný Köpplův podle majitele předchozího. Rohanského ostrova se na východě dotýkal ostrov Jerusalemský, nazvaný zas podle majitele Leopolda Jerusalema, kterému patřila karlínská kartounka využívající ostrov v 1. polovině 19. století jako bělidlo. Oba ostrovy, Jerusalemský a Rohanský, nazývané pro zjednodušení jménem druhého z nich, využila po roce 1870 Společnost Rakouské severozápadní dráhy nejen pro vedení úseku své trati mezi koncovým osobním nádražím

na Těšnově a Karlínem, ale též pro své zázemí a později pro nákladové nádraží. Na říčním rameni právě mezi Rohanským ostrovem a karlínským břehem byl již od roku 1822 v provozu Karlínský přístav, který měl především obchodní a nákladní charakter.

Zásadní změnou pro Karlín byla velkorysá regulace hlavního vltavského koryta mezi lety 1923–1929, kdy bylo z důvodu lepší splavnosti, zkrácení trasy a zrychlení průtočnosti přeloženo blíže Holešovicím. Tehdy Karlínský přístav, jehož hlavní funkci převzaly již dříve přístavy holešovic-ký a libeňský, ztratil smysl a byl zrušen. Rovněž nákladové nádraží na Rohanském ostrově vybudováním centrálního pražského nákladového nádraží na Žižkově pozbylo velkou část své funkce. Drážní pozemky na Rohanském ostrově však byly ČSD využívány i po zrušení těšnovského nádraží i osobního provozu na této trati v roce 1972, a to přibližně do první poloviny osmdesátých let 20. století, do kdy byla trať průjezdná od Libně, dolního nádraží.



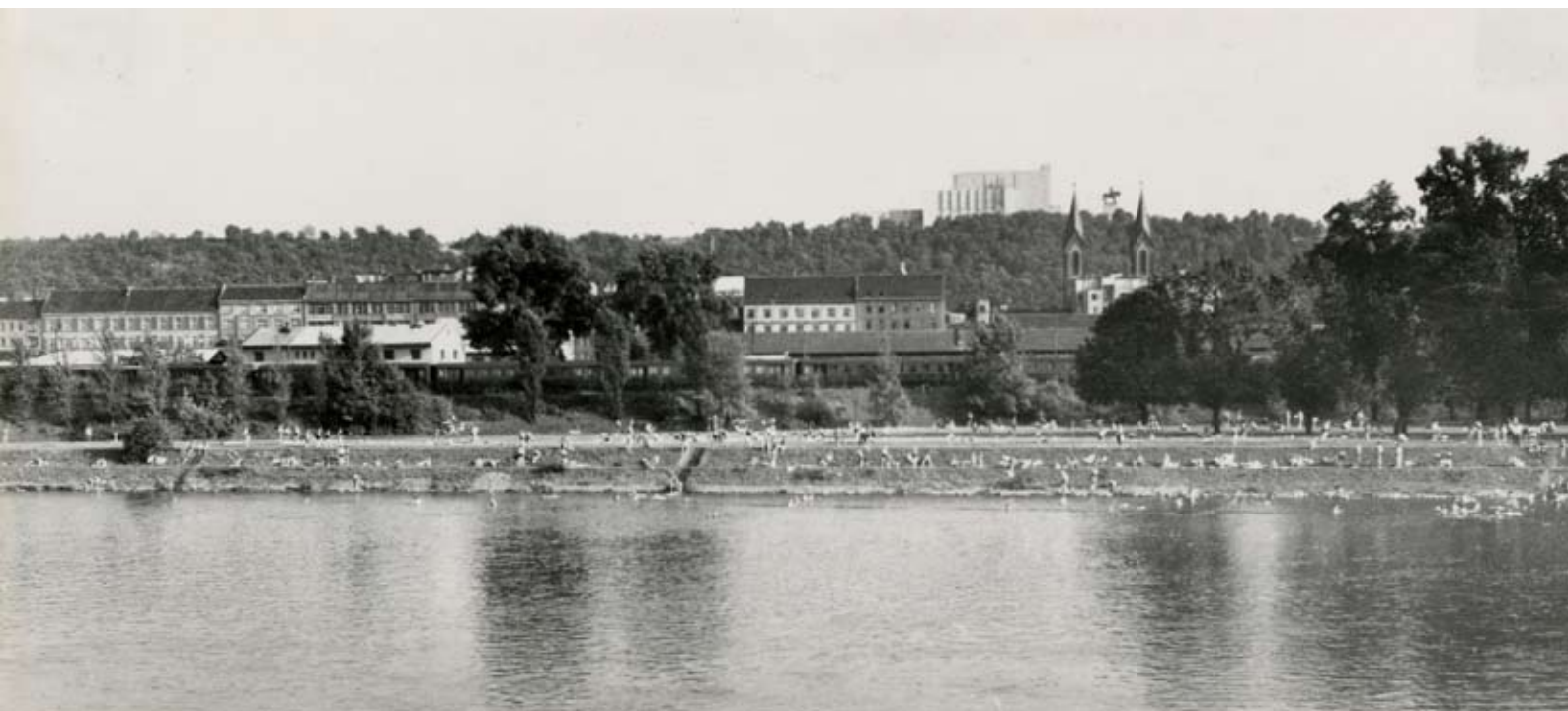
Železniční most přes přístavní rameno převádějící trať Rakouské severozápadní dráhy z Rohanského ostrova do Karlína. Foto 1907, Muzeum hl. m. Prahy

Rozsáhlá oblast říční nivy zvaná Maniny, která původně patřila k holešovickému území, byla po regulaci řeky částečně zabrána novým říčním korytem a částečně spojena s územím Rohanského ostrova. Tak přišel někdejší ostrov o dotek řeky na severovýchodě a navážkami na místě vysušeného starého koryta při pobřeží Karlína byl spojen i „suchou nohou“ s ostrovem Libeňským a Libní samotnou. Říční rameno, na kterém mezi Rohanským ostrovem a Karlínem byl původně provozován Karlínský přístav a které bylo i po přeložení vltavského koryta zachováno jako vodní spojka s Libeňským přístavem, bylo zasypáno v polovině padesátých let 20. století.

V dalších desetiletích po roce 1930 se stalo rozlehlé území karlínského pobřeží, nazývané zjednodušeně Rohanským ostrovem, ale tvořené spojenými historickými ostrůvky a zasypávanými říčními rameny, územím skládek, skladišť, odstavných parkovišť, betonárky, zkrátka neutěšené industriální divočiny. Sem byla například vyvážena vytěžená zemina ze stavby metra. Před zraky zvědavců byla oblast ukryta za vysokou ohradou a bariérou z neproniknutelných houštin tak dokonale, že běžný obyvatel Prahy si existenci tohoto rozsáhlého prostoru v blízkosti centra ani neuvědomoval. Kdo si nechtěl zahrát na honěnou či schovávanou s noč-

ními i denními hlídači skladových a dalších areálů, sem neměl důvod chodit. Nicméně právě v této době se na stolech pražských plánovačů rodily vize světlé budoucnosti Rohanského ostrova jako veřejného sportoviště, oázy oddechu a klidu navíc spojené lávkou přes Štvanici i s Holešovicemi. Na kultivaci ostrova však v minulém režimu nedošlo.

Zato v první polovině 90. let již bylo jasné, že ladem ležící pozemky Rohanského ostrova jsou pro budoucí developerské podnikání pravým pokladem. Od roku 1998 se intenzivně připravoval projekt River City Prague. Jde o rozsáhlou výstavbu čtyř mohutných kancelářských budov, hotelu a dvou obytných budov na pozemcích mezi Rohanským nábrežím a Vltavou východně od Negrelliho viaduktu. Právě toto území je autentickou plochou bývalého Rohanského ostrova. V současné chvíli jsou postaveny budovy Danube House (2003), Nile House (2005), River Diamond (2007), Amazon Court (2009). Doplnit by je měly podle původní urbanistické koncepce ateliéru ADNS budovy blíže řece, které vytvoří druhou stranu nově vzniklé ulici Karolinské. V nové stopě je pro ozvláštnění místa plánován i návrat říčního ramene. V západní části území mezi ulicí Pobřežní a Rohanským nábrežím je právě dokončována mohutná administrativní budova jiného developerského projektu Main Point Karlin.



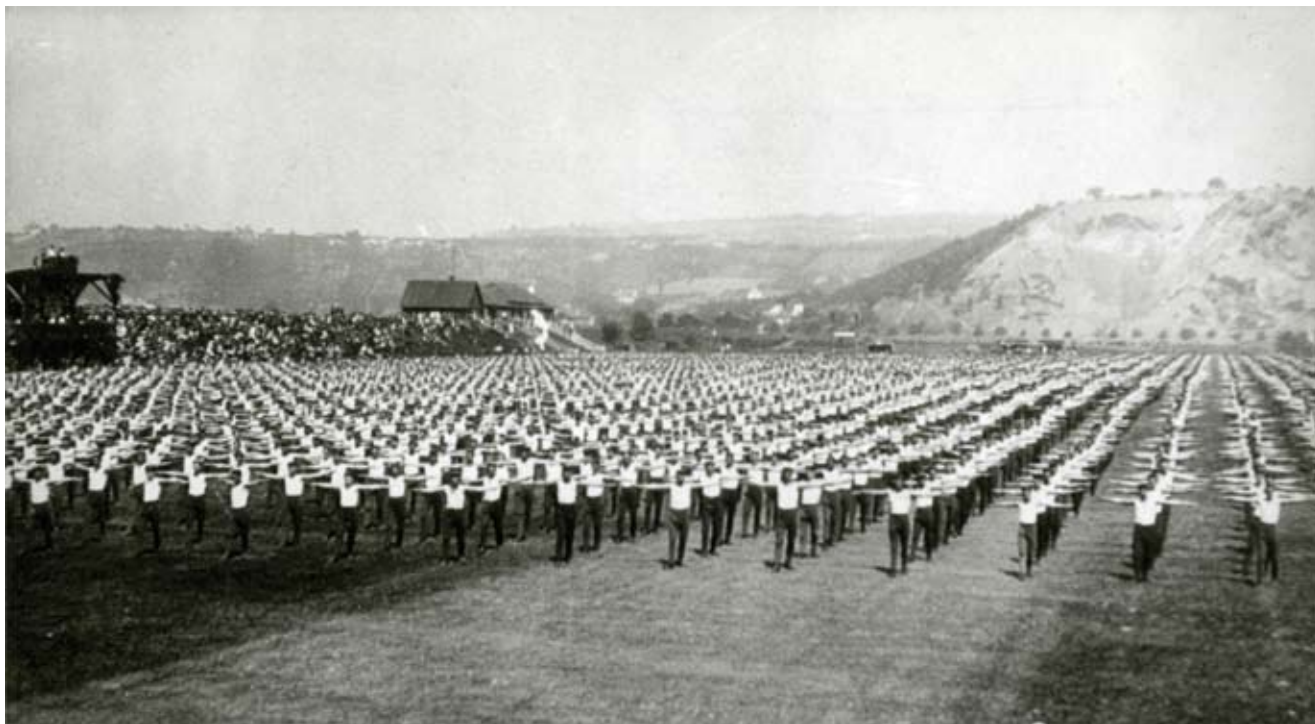
Pohled na Rohanský ostrov od Holešovic přes východní cíp Štvanice, v danou chvíli obsypaný koupajícími se Pražany. Z tohoto pohledu dnes již za bariérou komplexu River City Prague starý Karlín nezahlédneme.

Foto E. Hnilička, 1957, Muzeum hl. m. Prahy

Maniny. Pohled od Libně na rozlehlou říční nivu dosud náležející k holešovickému břehu.

Foto srpen 1923, Klub Za starou Prahu





*Spartakiáda Dělnických tělovýchovných jednot v roce 1921 na maninské pláni.
Průhled k Bílé skále v Holešovicích. Muzeum hl. m. Prahy*

Jestliže River City Prague je projekt skutečně velký, územně ještě větším stavebním záměrem je zástavba zbývající části prázdného prostoru mezi Karlínem, Libní a Vltavou, nazývané zcela nesprávně také Rohanským ostrovem. Ve skutečnosti totiž jde o část holešovických Manin a zasypané karlínské říční koryto. V roce 2007 zvítězila v tendru na prodej těchto městských pozemků developerská společnost Sekyra Group, která zde plánuje vystavět celou novou čtvrť Rohan City, v níž bude převažovat obytná funkce. V roce 2009 však předložil developer magistrátu realizační studii, která nebyla přijata. Podle ne zcela konkrétních informací v denním tisku studie nedodržela některé požadavky města na občanskou vybavenost lokality. Realizaci záměru nyní nepochybně zbrzdila krize, není však sporu, že tento projekt je pro ambiciózního developera vlajkovou lodí a i přes zjevný odpor některých komunálních politiků z Městské části Praha 8 se jej pokusí všemi silami dovést k cíli.

Karlínské pobřeží ještě v období nejméně dalších deseti tedy let zůstane stavenišťem. Jak zhodnotit zde realizované či zamýšlené stavby a jejich koncepci? V případě River City Prague je nesporné, že Praha získala v nově postavených budovách architekturu na vysoké soudobé evropské úrovni. Danube House, kterému se sice posměšně lidově říká Titanic, a to nejen pro jeho nautický tvar, ale i pro křest stoletou vodou při povodni v roce 2002, kdy byla již jeho „kýlová“ část rozestavěna, je bu-

dovou, která má oprávněnou ambici být vnímána jako novodobá karlínská dominanta. Osobně se domnívám, že velká část jeho „přívětivosti“ tkví ve šťastně zvoleném obkladu z temně červených cihel. Historický Karlín realizací tohoto monumentálního komplexu bezprostředně dotčen není, musí se však smířit s tím, že jeho tradičnímu spojení s řekou se nyní postavila do cesty bariéra. Pokud však nebude jen bariérou optickou, ale též účinným valem před další povodňovou katastrofou, která by mohla pro nejstarší karlínské domy být již osudová, pak je třeba ji přijmout bez většího reptání.

Jiné, daleko závažnější otázky a otazníky přináší připravovaný projekt Rohan City developerské společnosti Sekyra Group. Pokud projekt nelze již přímo zastavit a využití území nasměrovat do podoby daleko vstřícnější obyvatelům okolních čtvrtí a Prahy vůbec, což bychom si upřímně přáli, tedy stále ještě trvá možnost jej ze strany schvalovatelů ovlivnit tak, aby zastavěnost nepřekročila únosnou mez. Nesmí zde vzniknout další soukromá rezidenční čtvrť, kde by se člověk přicházející odjinud cítil jako vetřelec. Naopak, upravený veřejný „obytný“ prostor, jakých je v Praze stále nedostatek, by měl být podmínkou pro schválení výstavby přiměřené objemem i rozsahem. Místo je svou polohou i skutečností, že nebylo dosud nikdy zastavěno, natolik exkluzivní, že jej nelze tak snadno obětovat soukromému developerskému záměru, z něhož by neměl užitek nikdo jiný než sám developer a několik rezi-



Stavba komplexu budov River City Prague, v popředí budova Danube House, lidově zvaná Titanic. V popředí – mezi Rohanským nábřežím vlevo a Pobřežní ulicí vpravo – dnes již neexistující industriální soubor budov, na jehož místě je právě dokončován administrativní komplex Main Point Karlin. Foto Josef Sředa, prosinec 2002

dentů. Navíc jde o říční nivu, místo bývalých říčních ramen i nahodile naplavených ostrůvků, tomu by slušela nejvíce jednoduchá parková úprava podporující příležitostné sportovní či kulturní vyžití. Jde o jedno z mála míst v Praze, navíc skvěle dopraveně obslužené linkou metra, kde mohou zájemci najít dlouhé „štreky“ pro chůzi i běh, jízdu na kole i bruslích, aniž by si vzájemně překáželi, a zároveň dostatečný prostor pro pořádání společenských

a kulturních, nikoliv ovšem hlučných akcí pod širým nebem. Navíc směrem od Libně i Holešovic jsou rozestavěny či již dostavěny nové velké obytné celky (Dock, Prague Marina a další) a nezastavěný „výdechový“ veřejný prostor by obyvatelům Karlína, Libně i Holešovic citelně chyběl. Celý tento prostor je nyní veřejně přístupný, každý obyvatel Prahy má tedy možnost jej projít a na jeho vhodné budoucí využití si vytvořit názor sám.

Kateřina Bečková



Pohled od budovy Danube House přes dosud nezastavěnou plochu Rohanského ostrova k hotelu Olympic. Foto Josef Sředa, květen 2002



*Pohled z budovy hotelu Olympic na plochu vzniklou po přeložení Vltavy spojením holešovických Manin, zasypaného karlínského koryta řeky a Rohanského ostrova. V pozadí vpravo budova KOVO u Libeňského mostu v Holešovicích, v popředí tovární areál Rustonky, vlevo průhled Sokolovskou třídou.
Foto Jan Šeda, 1986, Muzeum hlav. města Prahy*

*Pohled z výškové budovy KOVO na předmostí Libeňského mostu v Holešovicích Maninám a Karlínu.
V pozadí hotel Olympic.
Foto Miloš Šindelář, 2004*





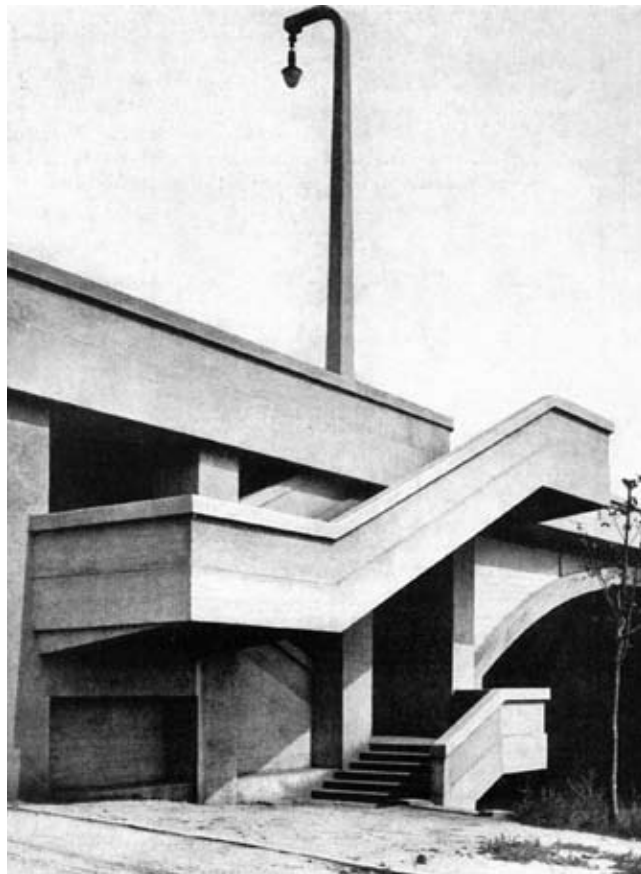
*Idylický pohled z holešovického břehu na maninskou planinu až ke Karlínu dokládá, jak by městu v této partii slušela parková úprava bez násilné zástavby.
Foto Jan Bečka, 2010*



Projekt Rohan City developerské společnosti Sekyra Group prezentuje na svém webu několik vizualizací zamýšlené rezidenční čtvrti. Převzato z <http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/rezidenčni-projekty/pripravovane-projekty/rohan-city-3/fotogalerie-75>

LIBEŇSKÝ MOST

Libeňský most se nad řekou klene v místech, kde tok Vltavy doznal podstatných změn. Původně tekla řeka velkým obloukem k Libni a její široké mělké koryto dotvářelo několik ostrůvků a bočních ramen. Ve stopě dnešního mostu býval historický brod.



Libeňský most těsně po dostavbě v časopise Styl, 1921–1932, s. 136–137

Potřeba mostního spojení byla vyvolána výstavbou Holešovic a rozvojem Libně. V ose dnešního mostu bylo postaveno nejprve dřevěné provizorium, zprovozněné 20. 4. 1903. Bylo vytvořeno 17 věšadlových dřevěných polí, která byla doplněna na libeňské straně dřevěným obloukem o rozpětí 40 m a na straně holešovické věšadlovým polem v šíři 30 m. Část konstrukcí pocházela z provizoria použitého při stavbě mostu Františka I. (později Legii) u Národního divadla. Celkem měl most 21 polí a délku 450 m, jezdila po něm elektrická tramvaj. Most byl první konstrukcí, která použila v Rakousku systém oblouku Emmyho, skládaný z fošen. Rovněž velké pole vzpěradlové soustavy bylo neobvyklé. Modely těchto konstrukcí jsou dodnes zasuty ve sbírkách Národního technického

muzea v Praze ve velmi pečlivém provedení s věrně zhotovenými kovovými částmi. Některé z modelů se dokonce v roce 2002 vykoupaly ve vltavské vodě, která prošla jejich tehdejší uložením v Invalidovně. Ještě jednu zajímavost mělo toto monumentální provizorium, a to železobetonovou klenbu na holešovické straně, kde byl do náspu osazen oblouk o rozpětí 17 m a vzepětí 3,7 m. Klenba měla tloušťku 200 mm ve vrcholu a 260 mm v patách. Most neměl poprsní zdi a křídla opěr, čelní oblouky sledovaly směr svahu. Tuto stavbu, která byla podobná dnešním přemostěním pro biokoridory na dálnicích, projektoval Ing. Trča a postavila ho firma Hruza a Rosenberg.

Most existoval skoro čtvrt století a sloužil bez zásadních problémů, až do doby, kdy byla prováděna



*Libeňský most má i po letech neúdržby stále parametry vynikajícího architektonického díla.
Část mostu nad hlavním tokem řeky. Foto Miloš Šindelář, 2004*

nová regulace Vltavy na Maninách v Holešovicích. Teprve přeložení hlavního toku směrem západním a modernizace libeňského přístavu spojená s uzavřením přístavu v Karlíně podle konceptu Ing. Schwarzera, vyvolala potřebu stavby nového mostu. Velká úprava řeky, prováděná ve dvacátých letech podle projektů ministerstva veřejných prací, byla po stavbě trojského jezu a zdymadel největší stavební akcí na Vltavě v Praze ve dvacátých letech.

Koncept konstrukce nového mostu vypracoval Ing. Mencl, který vtipně využil místních podmínek, což se ukázalo pro stavbu mostu jako velmi ekonomické, a to i při zachování velkorysých parametrů. Výhodou bylo snadné dosažení únosných vrstev skalního podloží bez hlubinného zakládání a konstrukce opakujících se oblouků z prostého betonu, pro které bylo možno využít skruží opakovaně osazovaných. Základním rozhodnutím bylo uspořádání příčného profilu mostu, kde byla opuštěna šíře 16 m ve prospěch 21 m. To umožnilo postavit dvoukolejnou tramvajovou trať a chodníky široké 3,25 m. Na pruhy pro vozidla pak zbylo 4,25 m, což je pro jeden pruh bohatý rozměr, nicméně pro dva jízdní pruhy je to málo. Vyložení chodníků na konzolách a modelace vnějších schodišť byly výrazným prvkem, který vynikajícím způsobem ztvárnil architekt Pavel Janák. Konstrukční princip mostu

spočívá v klenbách s klouby, které byly betonovány vždy ve čtyřech pásech v jednom poli. Konstrukce spočívá na konzolách vysazených z pilířů, kde jsou patní klouby z betonu, což znamenalo proti dříve užívaným kloubům kamenným s olověnými vložkami, užitým u Mánesova mostu, pokrok. Pilíře pak jsou betonové s kubisticky tvarovaným kamenným obložením.

Vlastní most se v podélném směru skládá z rámových podjezdů na holešovické straně, které mají rozpětí do 15 m, mohutné náběhy a sloupové podpory. Nad Vltavou je pět klenb $28,00 + 38,50 + 2 \times 42,80 + 38,50$ m, tato část je skutečně nejkrásnější z celého mostu. Dále pak následuje násep s průjezdy na ostrově a most pak končí mohutným polem o rozpětí 48 m, což je v Praze největší rozpětí trojkloubového oblouku z prostého betonu.

Výhodou mostu bylo přesypání nad klenbami, které stabilizovalo tlačené klenby a dávalo mostu ideální konstrukční uspořádání a rovněž pak bylo dobrým podkladem pro tramvajovou trať. Pozorujeme-li dnes konstrukce mostu, vidíme, že nejvíce jsou poškozeny konstrukce rámových podjezdů, které doplatily na svoji subtilnější konstrukci, dále pak konzoly chodníků a schodišť, vlastní klenby z prostého betonu zatím nedostatku údržby a zubu času odolávají.



*Postranní schodiště
na holešovickém
břehu. Foto
V. Jandáček, 2004*

Uložení patních kloubů na konzolách vyložených 3,0 až 4,5 m je technicky i výtvarně příznivé, oblouky jsou tvořeny eliptickými segmenty se střednicí přizpůsobenou tlakové čáře od stálého zatížení (zvýšeného přesypáním). Tloušťka kleneb je proměnná od 670 mm ve vrcholu až po cca 1000 mm v čtvrtinách rozpětí v tzv. nebezpečných průřezech. Namáhání betonu je poměrně nízké, betonové bloky kloubů jsou z jakostního cementu a jsou vyztuže-

né. Most má dodnes zachované betonové stožáry, balkony nad pilíři a povrchy ze štokovaného betonu – umělého kamene.

Stavba mostu byla zahájena v roce 1924 a do provozu byl odevzdán 29. 10. 1928. Původně byl pojmenován podle JUDr. Karla Baxy (1863–1937) dlouholetého primátora Prahy. Tento název se ale příliš nevžil, stejně jako poválečný název Stalin-gradský most.

Říční rameno směřující ke karlínskému přístavu, zasypané v roce 1954. Foto E. Hnilička, před 1954, Muzeum hl. m. Prahy



Libeňský most je dokladem solidní technické práce a pěkného architektonického řešení. Jako jediný z pražských mostů je svázán s přírodním prostředím a plochami zeleně ve střední části mostu, takže svým zemním tělesem je trochu i dílem krajinným. Střídání betonových povrchů a kamene na silně exponovaných místech je zajímavé, zejména při pohledu od řeky. Rozměr mostu je dodnes monumentální, v podstatě až do výstavby mostu Nuselského se mohl pyšnit největší plochou mezi pražskými mosty.

Bohužel jeho odlehlá poloha a nedokončené úpravy na Maninách byly mostu osudné. Zájem o jeho údržbu klesal, až zcela zanikl, původní vozovky dožily a byly nahrazovány různými provizorii. Rovněž nebylo udržováno odvodnění mostu a přesypů nad klenbami, takže železobetonové části se staly prvními oběťmi chátrání. Zanedbání údržby od druhé světové války nebylo řešeno ani v posledních dvaceti letech a tak se stal stav mostu havarijním.

Nezájem a ignorování potřeb konstrukcí ze železobetonu byly sice nedávno přerušeny provizorním podepřením konstrukcí na holešovické straně, nicméně o osudu mostu je patrně rozhodnuto. Předpokládá se jeho snesení a nahrazení jakousi kopii s užitím původního tvarosloví.

Most má být rozšířen tak, aby každým směrem vedly dva jízdní pruhy, i když není zcela jasné, kam vlastně doprava v Libni bude pokračovat. Pokus o zápis mostu do seznamu chráněných kulturních památek byl neúspěšný. Farizejské zdůvodnění, že most je ve špatném stavu a nelze ho zachovat, bylo argumentem pro nezapsání stavby do seznamu. Více než padesát let, po které byla údržba mostu zanedbávána, vyústilo do rozhodnutí o likvidaci. Že k ní zatím nedochází, je patrně výsledkem nedostatku financí, které jsou utápěny v dalších dopravních investicích města. Uzavírá se kruh absurdit, kdy konstrukce mostu, který měl být nenáročný na údržbu a jehož hlavní konstrukce měly dostatečné rezervy, zanikne z důvodu technického stavu. Oproti subtilnímu mostu Jiráskovu, který byl důkazem toho, že zvyšování jemnosti mostních konstrukcí může snížit životnost, je Libeňský most obětí své okrajové polohy a nepochopení

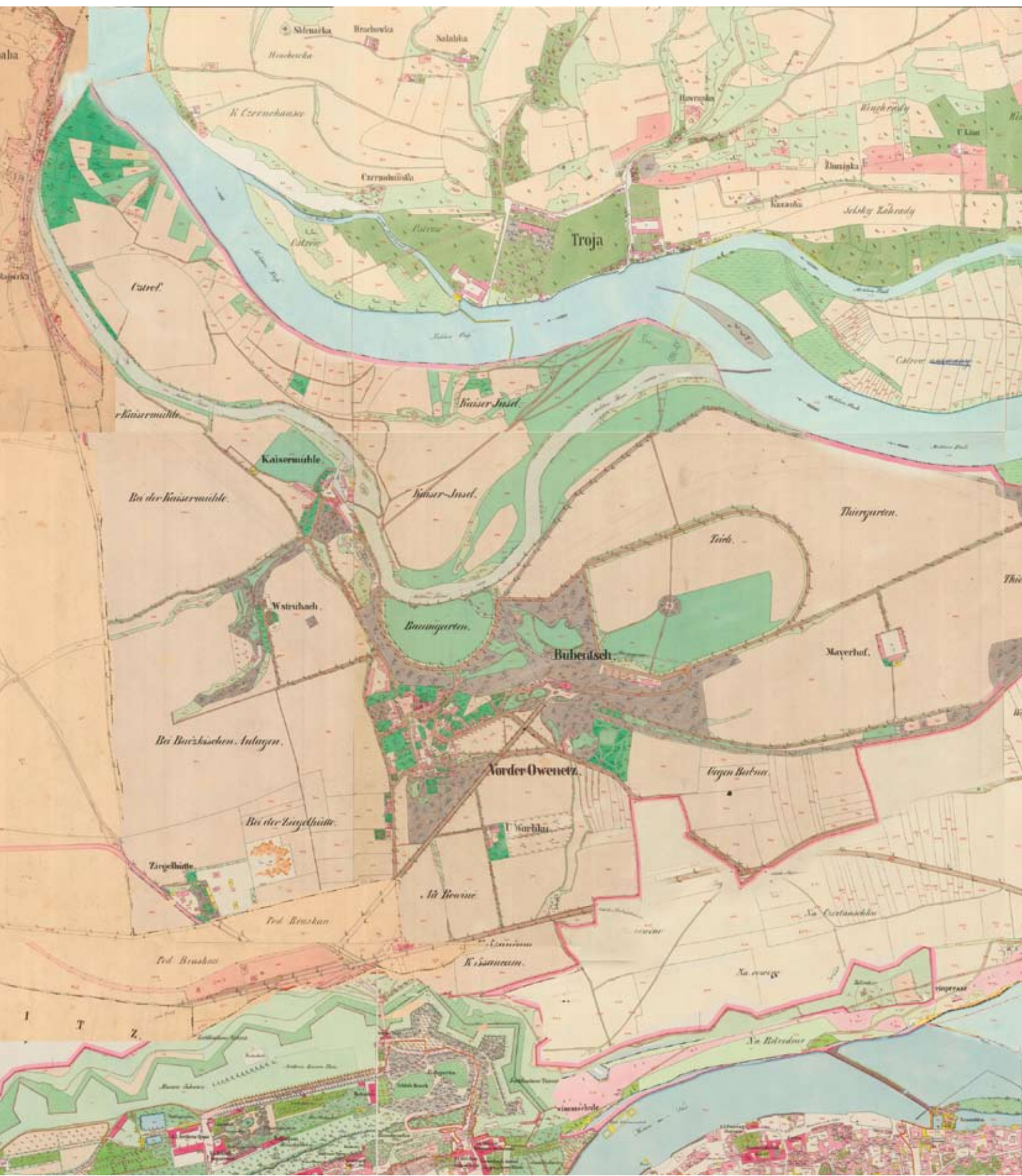


Dlouhodobé provizorní podepření rámové části Libeňského mostu. Foto V. Jandáček, 2010

konstrukčního vtipu. Na Jiráskově mostě, byly konstrukce menších rozměrů zřizovány znovu, na Libeňském mostě by takovou obnovu potřebovaly části rámových konstrukcí a schodiště, obloukové části jsou bez výztuže a tak by postačila důkladná sanace železobetonových bloků kloubů a úprava izolací. Rovněž rezerva přesypávky obloukových částí mostu by mohla zvýšit zatížitelnost pro těžší tramvajové vozy.

Zánik Libeňského mostu, dojde-li k němu, bude nejen projevem nezájmu o kvalitní technickou památku, ale i nepochopení principu, který do jeho konstrukcí autoři vnesli. Stane se dalším z řady demoličních omylů v Praze v posledních dvaceti letech.

Václav Jandáček





Tok Vltavy mezi Helmoušským jezerem a Trojou.

Císařské otisky stabilního katastru ve stavu polohopisu k roku 1840. Mapový podklad: Archiválie Ústředního archivu zeměměřictví a katastru. (Zde publikovaný plán je složen z 35 listů.)

HOLEŠOVICKÝ A LIBEŇSKÝ PŘÍSTAV

„Jakožto pobřežní obyvatelé cítíme z vlastního názoru, že z úpravy řek pučí čilý život, zkvétá práce blahodějná, otvírající nám netušená nová zřídla blahobytu i není tudíž divu, že hlásíme se také o skrovný podíl vodní pro generace naše, když pohlízejíce na ty plané a divoké vody naše jen ponejvíce jejich zlo pociťujeme, když divým úprkem kolem nás se ženou, nám poslední prst' i úrodu berou, aby teprv za hranicemi vlasti naší dobře posloužily.“¹



*Pohled na oblast Libně a Holešovic v okolí Libeňského mostu včetně území obou přístavů.
Foto Josef Středa, prosinec 1999*

Následující řádky jsou věnovány dvěma přístavním areálům, které k sobě pojí jak bezprostřední sousedství, tak i totožná doba vzniku a téměř totožná doba zániku, příp. proměny. Řeč je o libeňském a holešovickém přístavu. Zatímco holešovický přístav se svým půdorysným řešením za více jak sto let své existence tolik nezměnil, původní libeňský přístav se v současném terénu již tak jasně nerýsuje. V současné době probíhá v místech areálů obou přístavů stavební činnost, která se snaží proměnit tyto svědky lepších časů vltavské plavby v luxusní rezidenční čtvrti. I z toho důvodu už není možné chápat následující řádky jako rozloučení,² ale již jen jako ohlédnutí a vzpomínku na ukončenou minulost obou přístavů.

Na konci osmdesátých let 19. století disponovala Praha dvěma přístavy: zimním přístavem v Podolí určeným pro plavbu na horní Vltavě a zimním a obchodním přístavem v Karlíně, které svou kapacitou

nestačily požadavkům loďařů a plavebních společností.³ Žádoucím řešením bylo zřízení ochranného a obchodního přístavu v Praze. V argumentech se úsilí o splavnění Vltavy a zřizování plavebních komor a přístavů opíralo mimo jiné o předpoklad rozkvětu říční lodní dopravy v důsledku tehdy předpokládaného zřízení kanálu Dunaj-Labe.⁴

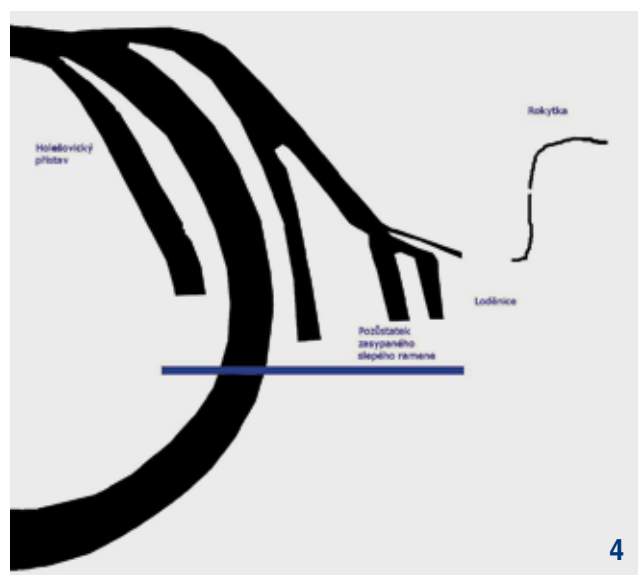
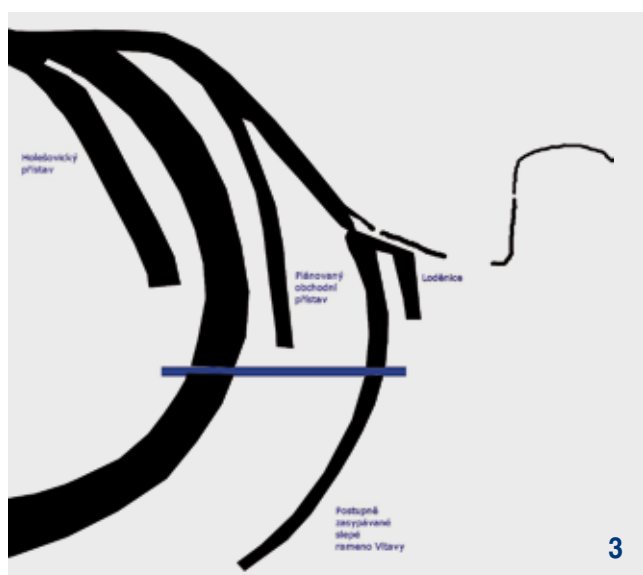
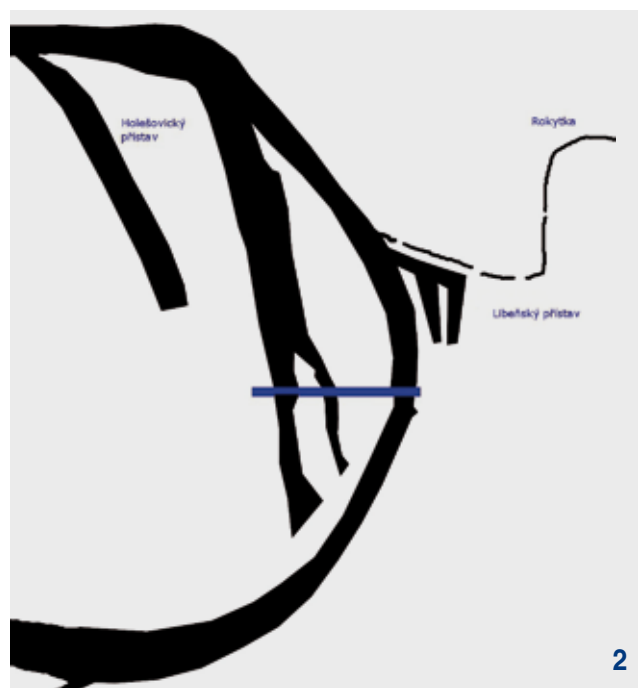
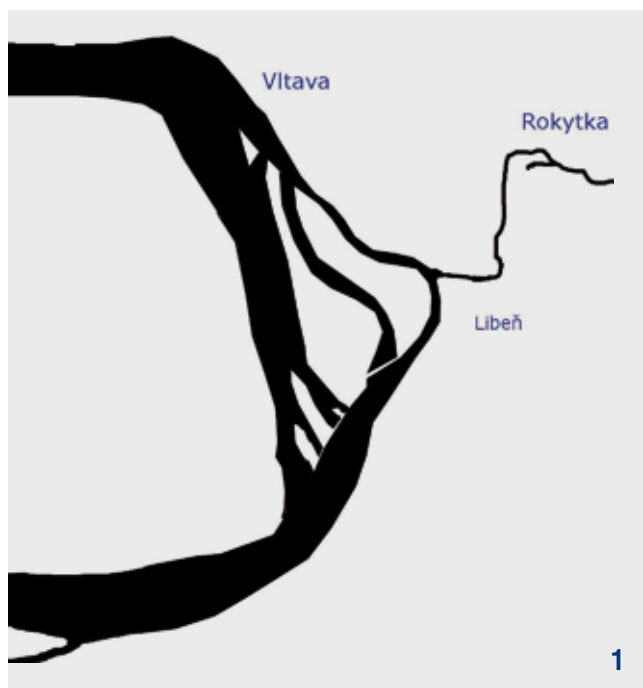
Jako nejvhodnější místa byla odborníky na splavnění Vltavy vytipována Královská louka na Smíchově a Holešovická planina. Konkurenční touha po zřízení vlastního přístavu však byla patrná i mezi zastupiteli obce Libeň v čele se starostou Josefem Voctářem, která již roku 1885 vydala re-

³ Kaftan, Jan, Zpráva Technického komitétu ankety pro upravení a uplavení Vltavy v obvodu Prahy, Praha 1888, s. 49.

⁴ „Uplavení Vltavy Prahou nahoru, vystavění Pražského ochranného přístavu v Holešovicích a založení výkladišť v Praze bude prvním významným krokem k zahrnutí jižních Čech do ovodí Labe, bude první etapou pro uskutečnění průplavu Dunajsko-Labského, jenž jest povolán požehnání moře do srdce říše Rakouské přenést.“ (Kaftan, Jan, Zpráva Technického komitétu ankety pro upravení a uplavení Vltavy v obvodu Prahy, Praha 1888, s. 26). V souvislosti s výstavbou Holešovického přístavu ožilo dokonce i úsilí o výstavbu kanálu Dunajsko-Vltavsko-Labského. (Erben, Josef, Administrativní zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komissí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za léta 1891 a 1892, Praha 1894, s. s. 143–144).

¹ Ze spisu vydaného zastupiteli libeňské obce k povzbuzení myšlenky výstavby libeňského přístavu. In: Přístav Pražsko-Libeňský, Praha 1885, s. 9.

² Novák, Jiří, Loučení s libeňským přístavem a s větší částí holešovického přístavu. In: Za starou Prahu. Věstník Klubu Za starou Prahu XXXV. (VI.), č. 2, 2005, s. 30–32.



Čtyři schematická zobrazení situace řeky mezi Holešovicemi a Libní včetně obou přístavů; 1. ve druhé polovině 19. století před zahájením regulace řeky a stavby přístavů; 2. kolem roku 1900 – vpravo dvouramenný přístav libeňský, vlevo holešovický; 3. z doby První republiky – zprava: libeňský přístav přestavěný na loďnici, vedle slepé rameno vedoucí od karlínského přístavu, slepé rameno uvažované pro výstavbu nového obchodního přístavu, nové řečiště, zcela vlevo holešovický přístav; 4. po zasypání slepého ramene vedoucího od karlínského přístavu v šedesátých letech (Schémata zpracoval autor dle citovaných pramenů: Československý architekt, č. 5, 1986 ad.)

prezentativní spisek, který propagoval zřízení přístavu na území obce.⁵ I ve zde uvedené argumentaci hrála idea napojení Prahy na kanál Dunaj-Labe důležitou roli. Kromě toho však zastupitelé obce argumentovali zcela věcně rozvojem libeňského a vysočanského průmyslu. Na základě přání libeňské obce bylo v roce 1887 prozkoumáno pobřeží Libně s ne zcela uspokojivým výsledkem, neboť bylo zjištěno, že „tam založení úplně chráněného

přístavu obchodního s velikými obtížemi spojeno jest a jen v rozměrech skromných provést by se dalo.“⁶ Přestože se snaha hlavního města nadále soustředila na založení jediného ústředního přístaviště v Holešovicích, libeňské zastupitelstvo od záměru zřízení vlastního přístavu neustoupilo a jak s velkými finančními obtížemi, tak ve skromných rozměrech ho nakonec nechalo vybudovat.

5 Přístav Pražsko-Libeňský, Praha 1885.

6 Kaftan, Jan, Zpráva Technického komitétu ankety pro upravení a uplavení Vltavy v obvodu Prahy, Praha 1888, s. 62.



*Holešovický přístav v době čilého provozu.
Foto 1923, Klub Za starou Prahu*

Holešovický přístav

Dřívější realizace se dočkal důležitější projekt podporovaný městem Prahou a c. k. místodržitelstvím. Holešovický přístav postavený v letech 1892–1894 byl určený až pro 170 labských lodí. Postavila ho firma Vojtěcha Lanny a náklady na jeho výstavbu dosáhly výše 1.230.000 zlatých. Pro potřeby přístavu byl připraven projekt napojení na železnici, přičemž stavba prodloužení dráhy započala roku 1906 a byla dokončena roku 1910.⁷ Z roku 1906

pochází dodnes zachovaný soubor secesních budov přístavu i nádraží, jehož tvůrcem byl architekt František Sander.⁸ V letech 1923–1927 došlo k přesunu říčního koryta Vltavy ve směru k Holešovicím, zmíněná úprava přiblížila řeku blíž k přístavu. Na kose přístavu vzniklé výrazným zmenšením poloostrova byla v letech 1926–1928 vystavěna budova veřejného skladiště podle projektu architekta Fran-

⁷ Fojtík, Pavel, Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala. In: DP Kontakt 15, č. 5 (2010), s. 32–35.

⁸ Outrata, Jan Jakub, Obchodní a ochranný přístav v Holešovicích. Příspěvek k poznání industriální architektury v Praze. In: Pražské památky 19. a 20. století. Staletá Praha XXIII, 1997, s. 159–168.

Holešovický přístav po dostavbě obytného souboru Prague Marina. Foto J. Bečka, květen 2009





*Celkový pohled na Holešovický přístav v posledních letech jeho existence.
Foto Josef Sředa, červen 2000*

tiška Bartoše.⁹ S menšími obměnami zůstal přístav zachován až do doby nedávno minulé.

První dekáda 21. století však přinesla konec dosavadní podoby holešovického přístavu. I když nad samotnými objekty přístavu (Sander, Bartoš) byla ustavena památková ochrana, stal se celý areál místem realizace projektu Prague Marina. Postupné zastavování areálu odstartovala v roce 2008 realizovaná první etapa výstavby obytných domů luxusního bydlení, do současnosti byla realizovaná část druhé z celkem pěti etap výstavby. Za realizací projektu stojí společnost Prague Marina, a.s., patřící do skupiny Lighthouse Group.

⁹ Heslo: Veřejná skladiště, přístav Holešovice. Registr stavebních děl – ČVUT v Praze. In: https://registr.cvut.cz/rsd/karta.php?filtr_url=objekty&zaznam=V000084 [28. 12. 2010].

Libeňský přístav – Loděnice Praga

O libeňském přístavu – menším sousedu holešovického přístavu – může být řeč pouze po určité době od zbudování areálu, protože v porovnání s holešovickým přístavem byl později významně přestaven v loděnice. Tomuto účelu pak sloužil po většinu své fyzické existence. Rozvoj libeňského a vysočanského průmyslu ve druhé polovině 19. století nechal u městského zastupitelstva libeňského vzniknout myšlenka na zřízení přístavu pro labskou plavbu. Již v roce 1891 byl vypracován inženýrem Janem Kaftanem projekt, který navrhoval zřídit menší přístav při tehdejších ústí Rokytky do Vltavy. K realizaci projektu však nedošlo. O dva roky později vypracoval architekt Antonín





*Pohled na budovu veřejných skladišť v Holešovickém přístavu od Františka Bartoše z let 1926–1928.
Foto J. Bečka, květen 2009*

Smrček¹⁰ nový návrh, který se však od předchozího podstatně lišil. Nový přístav měl být hlubší a do velikosti plochy dvojnásobný. Důležitým rozdílem bylo, že do přístavu neústila Rokytka, která byla kanálem svedena pod jeho ústí. Tím bylo zabráněno riziku zanášení přístavního bazénu. Přístav byl projektován na obsluhu pouze 15 velkých labských lodí zároveň, ale přesto vystoupaly náklady na vý-

stavbu 250.000 zlatých.¹¹ Vlastní přístav budovaný firmou Vojtěcha Lanny v letech 1893–1895 měl dvě ramena: východní a západní. Stavba přinesla Libni velké zadlužení, které přímo ovlivnilo pozdější jednání o připojení obce ku Praze.¹²

¹⁰ Heslo: Libeňský přístav. Registr stavebních děl – ČVUT v Praze. In: https://registr.cvut.cz/rsd/karta.php?filtr_url=objekty&zaznam=V003906 [28. 12. 2010].

¹¹ Erben, Josef, Administrační zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1895, Praha 1897, s. 144–145.

¹² Vobořil, Jan, Stavba libeňského přístavu. Pokus obecní samosprávy o municipální socialismus. In: Královohradecko: historický sborník pro poučenou veřejnost 7 (2010), s. 431–446.

Budování libeňského přístavu. Foto kolem 1895, Národní památkový ústav, fotoarchiv





*Ulice V Přístavu v komplexu budov Prague Marina.
Foto M. Novotný, prosinec 2010*

*Bývalé budovy přístavní administrativy jako součást komplexu Prague Marina.
Foto M. Novotný, prosinec 2010*



*Původní libeňský přístav postavený v letech 1893–1895
(Zdroj: Hejtmánek, Ladislav, Libeň. Historický nástin, Praha 1896).*



*Loděnice Praga v době
rozkvětu výroby
v polovině padesátých
let 20. století.
Foto ČTK, 1956,
Muzeum hl. m. Prahy*

Novému libeňskému přístavu se v sousedství holešovického přístavu ale příliš nedařilo. Mezi jeho nevýhody patřila špatná ochrana před velkou vodou a skutečnost, že nebyl napojen vlečkou na železnici.¹³ Proto byl poměrně málo využíván a ve dvacátých letech byl prodán plavebnímu podnikateli Leo Platovskému, který ho v letech 1923–1925 nechal přestavět na loděnici pro společnost Vltavsko-labská doprava (České loděnice, Loděnice Praga). Stavební práce prováděla firma Ing. Schwarze. Pravděpodobně v rámci těchto úprav

došlo ke změně dispozice přístavu; bylo odstraněno střední molo a místo dvou ramen vytvořeno jedno rameno, původní pravé rameno bylo zřejmě částečně zasypáno. Dnešní půdorys přístavu se i tak zdá být na první pohled velmi podobný půdorysu původního přístavu. Je ale nutné si uvědomit, že to, co dnes tvoří „nové“ levé rameno přístavu je poslední pozůstatek slepého ramena Vltavy původně sahajícího do Karlína, jehož zbytek byl zasypán v šedesátých letech 20. století. S tímto ramenem počítal Leo Platovský do budoucna pro případné rozšíření loděnice.¹⁴

¹³ Hubert, Miroslav, *Stará plavba na dolní Vltavě. Plavba mezi Prahou a Mělníkem ve 2. polovině 18. a 19. století*, Praha 2006, s. 43–46.

¹⁴ Hubert, Miroslav, *Dějiny plavby v Čechách. Díl II., Děčín 1997*, s. 193–197.



*Ztichlý bazén Českých loděnic v pohledu od ústí Rokytky těsně před demolicí budov.
Foto Zdeněk Lefan, březen 2010*



Pohled k opuštěným halám Českých loděnic od Libeňského mostu. Foto Jan Bečka, 2008

Při přenesení hlavního toku Vltavy směrem k Holešovicím v letech 1923–1927 bylo vybudováno další slepé říční rameno, kde měl být vybudován obchodní přístav. K realizaci tohoto plánu však nedošlo.¹⁵

Významným stavebním zásahem v Loděnicích Praga, který bývalému přístavu vtiskl zajímavou industriální tvář, byla výstavba budov loděnice podle projektů architekta Jaroslava Fragnera realizovaná v letech 1947–1952. Jednalo se zejména

o monumentální objekty železobetonových hal ad.¹⁶ Loděnice Praga specializované zejména na výrobu sacích bagrů byly v provozu do devadesátých let 20. století.

Již v průběhu dvacátého století se stala případná postindustriální budoucnost libeňské loděnice předmětem úvah urbanistů. Využití přístavu pro vybudování rekreační zóny navrhoval soutěžní návrh týmu architektů (T. Havdra, P. Dufek, E. Havel, M. Exner, M. Hrůza, P. Oberman, J. Sadílek), týkající se urbanistického řešení dolní

¹⁵ Hubert, Miroslav, *Stará plavba na dolní Vltavě. Plavba mezi Prahou a Mělníkem ve 2. polovině 18. a 19. století*, Praha 2006, s. 25.

¹⁶ Heslo: České loděnice. Registr stavebních děl – ČVUT v Praze. In: https://registr.cvut.cz/rsd/karta.php?filtr_url=objekty&zaznam=V004388 [28. 12. 2010].



Vodní plochy bývalého Libeňského přístavu v době, kdy z břehů byly odstraněny stavby, aby snad již s dalším jarem mohla započít výstavba obytného a administrativního komplexu DOCK. Foto Michal Novotný, prosinec. 2010



*Budova Českých loděnic od Voctářovy ulice zbořená krátce po zhotovení tohoto snímku na jaře roku 2010.
Foto Zdeněk Lefan, březen 2010*

Libně z poloviny osmdesátých let 20. století. Architekti tehdy upozornili, že „dosud opomíjeným přírodním prostorem je malebné zákoutí libeňského přístavu, který by se měl ve výhledu stát součástí pravobřežní rekreační zóny. Ve vnitřní Praze je to totiž poslední možnost bezprostředního kontaktu s vodní hladinou, poskytující řadu nových atraktivit.“¹⁷ Jak ukazuje současný vývoj, budoucnost přístavu vede jinou cestou než přes rekreační zónu. Areál loděnice, který včetně zajímavých Fragnerových budov fyzicky existoval do roku 2010, ustoupil projektu DOCK Residence developerské skupiny Crestyl, podle kterého má v příštích letech vzniknout v této lokalitě rezidenční a administrativní komplex.

Michal Novotný

Citát:

„Přístav jest místem, kde loďař nejen na své lodi pohodlně, rychle a levně zboží nakládá, neb s ním náklad skládá, kde před náhlými povodněmi v létě, před dřenícemi ledů na jaře bezpečného útulku nalezne, nýbrž kde přes zimu lodi své uschovává.“¹⁸

¹⁷ Havrda, Tomáš, Přestavba dolní Libně. Vývoj urbanistické koncepce části vnitřního města Prahy. In: Československý architekt, č. 5, 1986, s. 5.

¹⁸ Kaftan, Jan, Zpráva Technického komitétu ankety pro upravení a uplavení Vltavy v obvodu Prahy, Praha 1888, s. 48.

BÍLÁ SKÁLA

Přírodní památka a jedna z nejvýraznějších, zdaleka viditelných přírodních dominant na dolním toku Vltavy, konkrétně v severní části holešovického meandru. Její součástí jsou dva skalnaté ostrohy, západnější Bílá skála a východnější Koráb. Celá lokalita je významným geologickým a zejména také paleolitickým nalezištěm. Žije zde mnoho rostlinných i živočišných druhů.



Bílá skála od Libeňského ostrova. Foto E. Hnilička, 1957, Muzeum hl. m. Prahy

Místo bylo mnohokrát poškozeno lidskou činností. V minulosti byla Bílá skála využívána jako lom a na začátku 19. století dokonce skála sloužila jako dělostřelecký cíl pro vojenská cvičení prováděná na Maninách. V současnosti přírodní památku narušuje zejména doprava. Přímou pod Bílou skalou vede už od konce 19. století Povltavská silnice, která celé místo odřízla od bezprostředního přístupu k řece – platí to zejména od vybudování holešovické části magistrály, po kterém se Povltavská stala důležitou dopravní spojkou směrem na Libeň a Vysočany. V budoucnu by zde aut mělo výrazně přibýt, protože Povltavskou silnicí má vést trasa části pražského městského okruhu. Dalším zásahem do celistvosti lokality, byla stavba tunelu budovaného v rámci projektu tzv. holešovické přeložky (spojení tratí Praha-Kolín a Praha-Děčín a jejich napojení na hlavní nádraží). Tunel zajíždí do východní části skály v podstatě uprostřed lokality, ústí v západní části ostrohu a pokračuje přes most pod Bulovkou směrem na Nádraží Praha Holešovice. Tato masivní dopravní stavba definitivně změnila měřítko Bílé

skály a z dřívější nábrežní dominanty učinila jeden z mnoha krajinných prvků uprostřed dopravních staveb.

V budoucnu čekají Bílou skálu další dopravní plány. O trase pražského okruhu přes Povltavskou jsme se již zmínili. Je třeba ještě dodat, že dvě z variant této části okruhu (Pelc-Tyrolka – Balabenka), počítají s tím, že Povltavskou povede jen jeden směr okruhu, zatímco druhý projde tunelem v Bílé skále ústícím kousek za areálem Matematicko-fyzikální fakulty. Tato varianta je zanesena i do konceptu nového územního plánu Prahy.

Jakub Bachtík

LITERATURA:

- Eva Semotamová (red.): Praha – Libeň, Historický ústav AV ČR, Praha 2006
- Dagmar Broncová a kol.: Praha 8 křížem krázem, Milpo, 2006 Praha
- http://envis.praha-mesto.cz/rocnky/CHRUZEMI/cr2_cztx/CHU04.htm - součást webových stránek o pražských chráněných územích
- <http://dalnice-silnice.cz/Praha/mo.htm> - podrobné silničářské informace o městském okruhu a jeho variantách
- <http://mo.ttnz.cz/staveniste/troja/> - podrobné informace o městském okruhu s vizualizacemi navrhovaných tras



Bílá skála v pohledu od Holešovic v době, kdy břehy v těchto místech dosud nespojoval žádný most.

Foto A. Alexandr, 1923, Klub Za starou Prahu

Bílá skála v pohledu od Holešovic z prostoru za mostem Barikádníků k mostu železničnímu.

Foto K. Bečková, září 2010





Jedna z variant městského okruhu s autostrádou vedoucí skrz Bílu skálu za areálem Matematicko-fyzikální fakulty UK. Převzato z webu: <http://www.ctech.cz/3d/reference/mo-stavba-pelc-tyrolka-balabenka/fotogalerie/263>



Pohled na vyústění mostu Barikádníků na Pelc-Tyrolce a na variantu okruhu se silnicí vedoucí podél řeky pod Bílou skálou Převzato z webu: <http://www.ctech.cz/3d/reference/mo-stavba-pelc-tyrolka-balabenka/fotogalerie/262>



Bílá skála na vizualizaci okruhu se silnicí vedoucí podél řeky <http://www.ctech.cz/3d/reference/mo-stavba-pelc-tyrolka-balabenka/fotogalerie/268>

PELC-TYROLKA A HOLEŠOVIČKY

Dnes by to do toho místa nikdo neřekl, ale oblast Pelc-Tyrolky bývala ještě na začátku 20. století malebným výletním zákoutím.



*Pelc-Tyrolka – oblíbené pražské výletní místo. Vlevo s věžičkou hostinec Holfmanka.
Foto před 1900, Muzeum hl. m. Prahy*

Mírný svah klesající směrem k řece a obklopený z obou stran vysokými skalisky byl snad už od dob Karla IV. osázen vinicemi, které se tudy táhly od Libně až k Troji. U vinic stálo několik malých usedlostí s výhledem na řeku sloužících buď jako hostince, nebo jako venkovská sídla pražských měšťanů. Právě jedna z usedlostí dala místu jeho zvláštní název. Pelc byla od 17. století doložená panská hospoda podle svého majitele Jiřího Antonína Pelce. Druhá část názvu přibyla v roce 1662, kdy ingrosátor zemských desk Jan Arnošt Tyralla z Treuburgu koupil hostinec i sousední domek a spojil je do jedné usedlosti. Hospodě, která v průběhu let mnohokrát změnila majitele, se v 19. století říkalo také Kožich; šlo o jednopatrovou obdélnou stavbu s věžičkou uprostřed střechy, která stála ve velké zahradě. Na konci 19. století se tu konaly první libeňské národní zahradní slavnosti, na které se účastníci mohli dopravit trojským přívozem nebo od Libně nově zbudovanou Povltavskou silnicí podél břehu řeky. Rozvoj libeňského a holešovického předměstí se zdejšímu místu dlouho vyhýbal, nicméně ve 20.

letech minulého století moderní Praha dorazila až sem.

Nejprve nedaleko nad Pelc-Tyrolkou, v ulici V Holešovičkách, začala vznikat vilová rezidence. Zároveň byly k Praze připojeny nové části jako Kobylisy a Prosek a bylo jasné, že je třeba přes řeku vybudovat jejich přímější spojení s centrální Prahou. První Trojský most (dnes Barikádníků), který stavěl Josef Chochol s Františkem Menclem v letech 1926–1928 zatím pouze zasáhl do pelc-tyrolských pozemků, které stály na ideálním místě mezi dvěma skalními masívy. Po mostě sem byla dovedena tramvajová trať z Argentinské na Vychovatelnu, která měla na Pelc-Tyrolce smyčku. Místo tak definitivně přišlo o svůj poklidný přírodní ráz a stalo se jednou z dopravních křižovatek, byť stále malebnou. Ani to ale netrvalo dlouho. Budování severojižní magistrály si vyžádalo postavit nový Trojský most s mimoúrovňovými sjezdy a nájezdy. Stavba byla provedena v letech 1975–1980, oba domy pelc-tyrolské usedlosti vzaly za své už roku 1968 při přípravných pracích pro stavbu mostu a zdejšího vysokoškolského areálu.



Vilová čtvrť v Holešovičkách. Foto F. Pešina, 1941. Muzeum hl. m. Prahy

Stavba nového mostu Barikádníků a dálničního systému v jeho předmostí. V pozadí novostavba budov Matematicky-fyzikální fakulty UK. Foto J. Jelínková, 1979, Muzeum hl. m. Prahy





Dopravní situace v oblasti Pelc-Tyrolky, pohled k holešovickému břehu.

Foto Josef Středa, květen 2000

Pelc-Tyrolka nebyla jedinou usedlostí, které v tomto místě stály. Jednou z mála dodnes stojících staveb je viniční usedlost Kuchyňka, doložená už v polovině 18. stol. Vedle dnešních vysokoškolských kolejí se dochovala také Kozlovka, o níž jsou první zprávy už v 16. století. Naopak hostinec Hoffmanku nebo malou Kindlovku dnes připomínají jen místní názvy, obě stavby zanikly spolu s Pelc-Tyrolkou na přelomu 60. a 70. let 20. století.

Dnes se na jejich místě – kromě magistrály – nachází areál Matematicko-fyzikální fakulty UK, budovaný podle návrhu Karla Pragera v letech 1974-1980. Na místě samotné Pelc-Tyrolky jsou přednáškové budovy fakulty, pod bývalou Kindlovkou a Hoffmankou dnes stojí koleje 17. listopadu. Pragerův projekt pocházející už z roku 1965 byl ale mnohem velkorysejší a dnešní koleje a menzy jsou jen menší částí západního konce velkolepě navrženého kampusu. I díky tomu dodnes působí celé kdysi malebné místo dojmem jisté provizornosti a nedokončenosti: Ze zásahu magistrálou se zkrátka Pelc-Tyrolka dodnes nevzpamatovala a Pragerův projekt bohužel nedospěl tak daleko, aby ji dokázal uspokojivě zacelit. Dnes je z ní zvláště neurčité místo přechodu mezi dvěma městskými částmi, obklopené vysokokapacitními silnicemi a neudržovanou zelení – jakási malá periferie uprostřed města.

Nezdá se, že by na tom budoucí plány něco změnily. Nedaleko odtud, u tramvajového mostu bude ústít tunel Blanka. Autostráda pražského okruhu bude odtud pokračovat podél řeky a u Pelc-Tyrolky se v jedné části mimoúrovňovými nájezdy spojí s magistrálou vedoucí přes most Barikádníků. V části druhé má pokračovat tunelem do Bílé skály směrem na Balabenku. Doprava tu tedy bude ještě masivnější, než kdykoliv předtím. Idylické časy zahrad a vinic už se na Pelc-Tyrolku asi nevrátí.

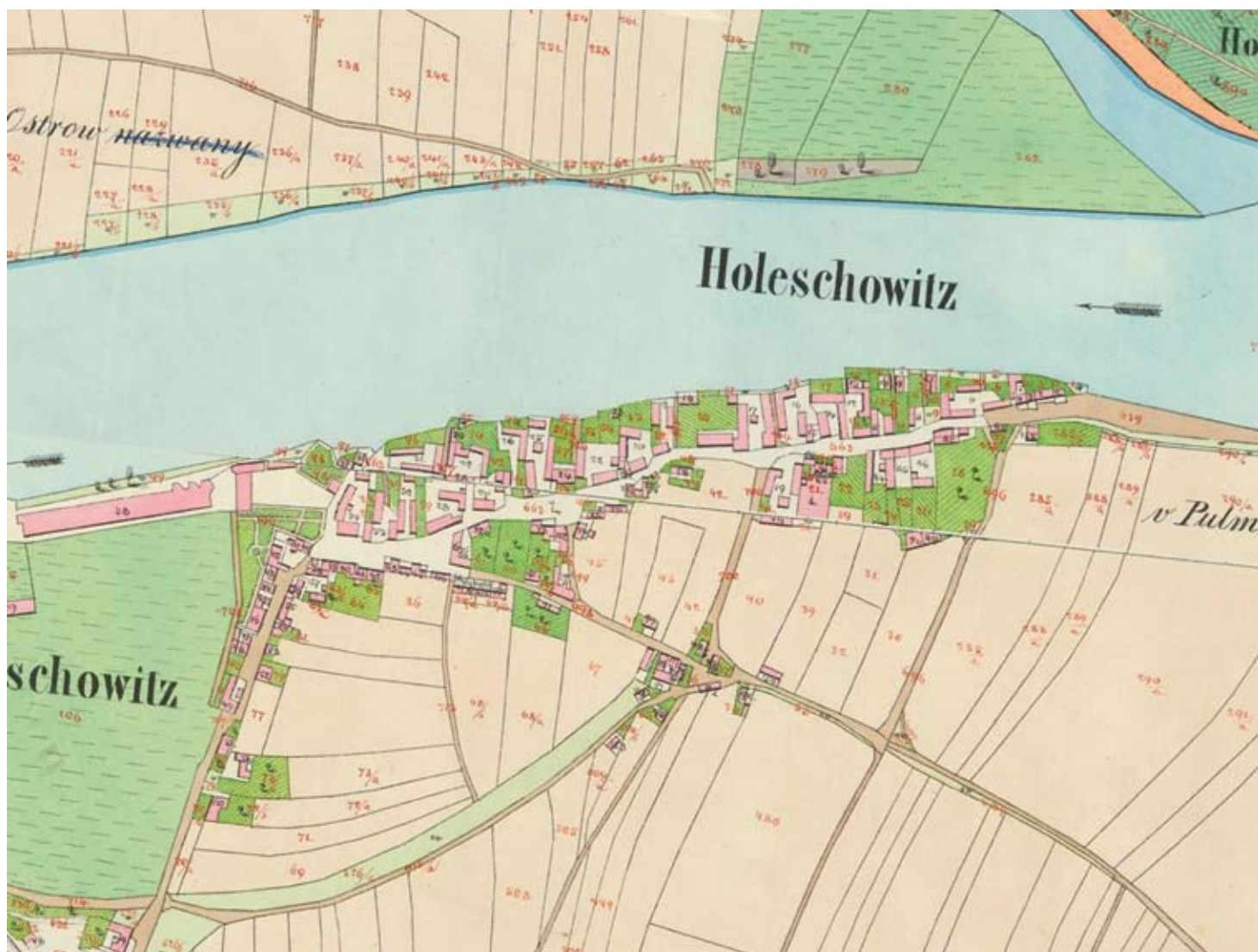
Jakub Bachtík

LITERATURA:

- Barbora Laštovková, Jiří Koťátko: Pražské usedlosti, Libri, Praha 2001
- Dušan Josef: Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Libri, Praha 1999
- Jan Jungmann: Libeň – Zmizelý svět, Muzeum hl. m. Prahy, Praha 2010
- Eva Semotamová (red.): Praha – Libeň, Historický ústav AV ČR, Praha 2006
- Dagmar Broncová a kol.: Praha 8 křížem krážem, Milpo, Praha 2006 Praha
<http://mo.ttnz.cz/staveniste/troja/> – podrobné informace o městském okruhu s vizualizacemi navrhovaných tras

STARÉ HOLEŠOVICE

Lze-li u mnoha historických míst při řece v Praze hovořit o problematických urbanistických zásazích či nevhodných účelových změnách, v případě starých Holešovic se jedná o ztrátu vlastně kompletní a nevratnou.



Půdorys obce Holešovice zobrazený na stabilním katastru z doby kolem roku 1840. Zástavba vznikla v trase staré cesty a přirozeně se soustředila nejprve do ulice sledující podélně řeku. Mapový podklad: Archiválie Ústředního archivu zeměměřictví a katastru

Poměrně rozsáhlá historická vesnice, o níž lze první zmínku dohledat na počátku 13. století,¹ byla systematicky likvidována v padesátých a zejména sedmdesátých letech, aby uvolnila místo nejprve panelárně při řece a následně dopravnímu uzlu zahrnujícímu železnici, magistrálu a konečnou stanici metra. Účelové inženýrské zásahy a bezkoncepční zástavba dokázaly během jednoho desetiletí proměnit malebné prostředí starých Holešovic v urbanistický chaos, který svou ucelenou podobu

nenalezl ani čtyři desetiletí po zbytečné demolici jedinečné historické obce.

Vztah starých Holešovic a řeky Vltavy byl od počátku klíčový. Mapa Stabilního katastru z roku 1840 ukazuje, že převážně rybářská vesnice se rozkládala podél hlavní ulice (Palackého, později Partyzánská), která přicházela od jihu od vsi Bubna a následně se zalamovala podle řeky k východu. Většina nejstarších statků se nacházela v dlouhém pásu mezi ulicí a řekou, kdy zadní části parcel byly dotaženy až k říčnímu břehu. V souvislosti s rozvojem dráhy a sousedství Královské obory doplněné na sklonku 19. století Výstavištěm se začala ves-

¹ Karel Kuča, *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, díl V, Praha 2002, s. 540



Obec Holešovice na polohopisném plánu Prahy o sto let mladším než stabilní katastr se již rozšířila od řeky i jižnějším směrem k Bubnům. Důležitou součástí obce, která jí dala i optickou dominantu, se stala městská elektrárna se svými čtyřmi komíny.

nice rozrůstat, takže postupně zaplnila téměř celý prostor mezi řekou a bubenským nádražím. Na západní straně se hranicí osídlení stala holešovická elektrárna, jejichž komíny dominovaly čtvrti při dálkových pohledech z protějších svahů.

Souběžně s rozvojem starých Holešovic byla regulována řeka, která se v této partii města stala vedle železnice klíčovou dopravní tepnou. Důsledkem úpravy a zpevnění břehu bylo jeho rozšíření a vytvoření nového Holešovického nábřeží. Vesnický charakter původní zástavby vedl k tomu, že i zde se uchovalo drobné měřítko a spíše než o městském prostoru bylo možno hovořit o volné promenádě mezi řekou a vesnicí.

Významným zásahem do celého prostoru byla výstavba Trojského mostu, dokončeného v roce 1928.² Jeho pozice navázala na novou severojižní osu holešovického meandru, která lemovala východní stranu rozlehlého bubenského nádraží.

Území historických Holešovic se tato tepna dotkla tím, že jí muselo ustoupit několik domů na východní straně Palackého ulice.

Blízkost mostu, železnice a řeky byla jedním z hlavních důvodů pro nepochopitelné rozhodnutí umístit do holešovického prostoru panelárnu, která by zásobovala připravovaná staveniště sídlišť na severu a východě města. Kvůli výstavbě panelárny PREFE v letech 1959-1961 byla plošně zdemolována nejstarší zástavba Holešovic při ulici Palackého (Partyzánské).³ Torzo jižní části téže ulice bylo zbořeno v 70. letech kvůli výstavbě železničního nádraží a stanice metra. Vedle části činžovního bloku v ulici U Elektrárny zůstal z veškeré historické zástavby dodnes dochován jen dům č. 31, který byl využíván v rámci provozu panelárny. Namísto nábřeží či alespoň promenády se dnes u břehu bývalých starých Holešovic nachází zpustlý a nepřístupný industriální areál.

² Jan Fischer – Ondřej Fischer, *Pražské mosty*, Praha 1985, s. 121–127

³ Kateřina Bečková, *Zmizelá Praha, dodatky III.*, Historická předměstí a okraje města – levý břeh Vltavy, Praha 2004, s.8-9



Pohled z pravého břehu řeky k holešovickému břehu s komíny elektrárny.

Foto A. Alexandr, 1923, Klub Za starou Prahu

Pohled ze svahu nad Pelc-Tyrolkou přes nově vybudovaný Trojský most k Holešovicím
Autor obrazu není znám, 1942, soukromá sbírka





Trojský most a Holešovice na obraze Pravoslava Sováka z roku 1954, soukromá sbírka

Konfrontace historického stavu s dnešní podobou místa je děsivá. Několik desetiletí ryze účelových zásahů dokázalo zlikvidovat původní podobu čtvrti, aniž by ji nahradilo něčím alespoň vzdáleně smysluplným. Prostor bývalých starých Holešovic

je opuštěným a dezurbanizovaným místem, které nejvíc ze všeho potřebuje promyšlenou regulaci pro novou výstavbu. Podle posledních zpráv byla oblast zahrnuta do studií zpracovávaných pro firmu ORCO, která je vlastníkem prostoru Bubenského nádraží.

Holešovické nábřeží, východní část původní pobřežní zástavby starých Holešovic.

Foto F. Pešina, 1941, Muzeum hl. m. Prahy





Nejširší prostor starých Holešovic, jakési náměstí, byl součástí páteřní ulice obce nazvané vlastenecky Palackého (později Partyzánská). Foto F. Pešina, 1941, Muzeum hl. m. Prahy

Je zřejmé, že úloha obnovit a co nejlépe doplnit rozbitou tkáň starých Holešovic je úkol složitý a delikátní, jenž může stěží připadnout jednomu developerovi. V případě rozsáhlého holešovického území je třeba úzké spolupráce radnice Prahy 7, Magistrátu hl. m.

Prahy a zejména Útvaru rozvoje města, který by měl zpracovat urbanistické zásady a východiska. Jedině pak bude možno obnovit nejen tuto čtvrť, ale i její přirozený vztah k řece, který zde byl po staletí jedním ze základních principů ojedinělého genia loci.

Richard Biegel

*Staré Holešovice žily poklidným životem až do svého totálního zániku v polovině 70. let 20. století.
Foto E. Hnilička, 1959, Muzeum hl. m. Prahy*





Bourání starých Holešovic. Pohled do prostoru mezi ulicemi U Elektrárny a Arnoštovskou. Funkcionalistický blok domů vlevo byl zachován, domy vpravo zbořeny. Na jejich místě dnes frekventovaná ulice Vrbenského.

Foto J. Jelínková, 1979, Muzeum hl. m. Prahy

Stavba nového mostu Barikádníků na místě původního Trojského mostu. Pohled od Pelc-Tyrolky k Holešovicím. Malebné pobřeží starých Holešovic již nahradila panelárna.

Repro z knihy J. Kohout, J. Vančura: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, SNTL, Praha 1986



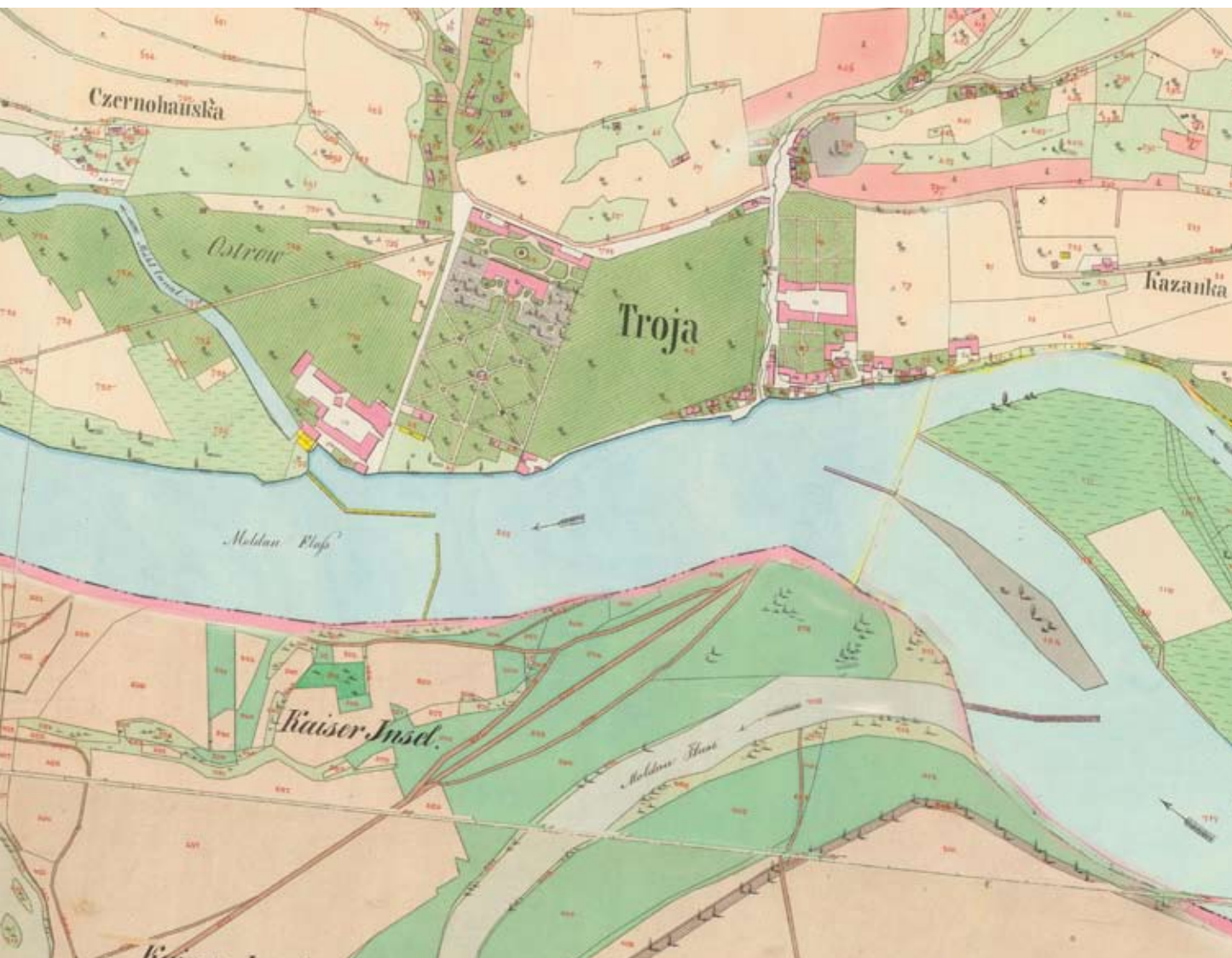


Současný stav starých Holešovic na leteckých snímcích. Foto K. Wartha, kolem 1990, Muzeum hl. m. Prahy



TROJA

Troja se rozprostírá v místech pravobřežní vltavské říční nivy, kterou svírají přilehlé stráně – táhnoucí se od nejvýchodnějšího svahu Dlážděny, přes Černoousy až do Podhoří a zvedající se v náhorní Bohnickou plošinu.



Území Troje na stabilním katastru ve stavu polohopisu kolem roku 1840.
Mapový podklad: Ústřední archiv zeměměřictví a katastru

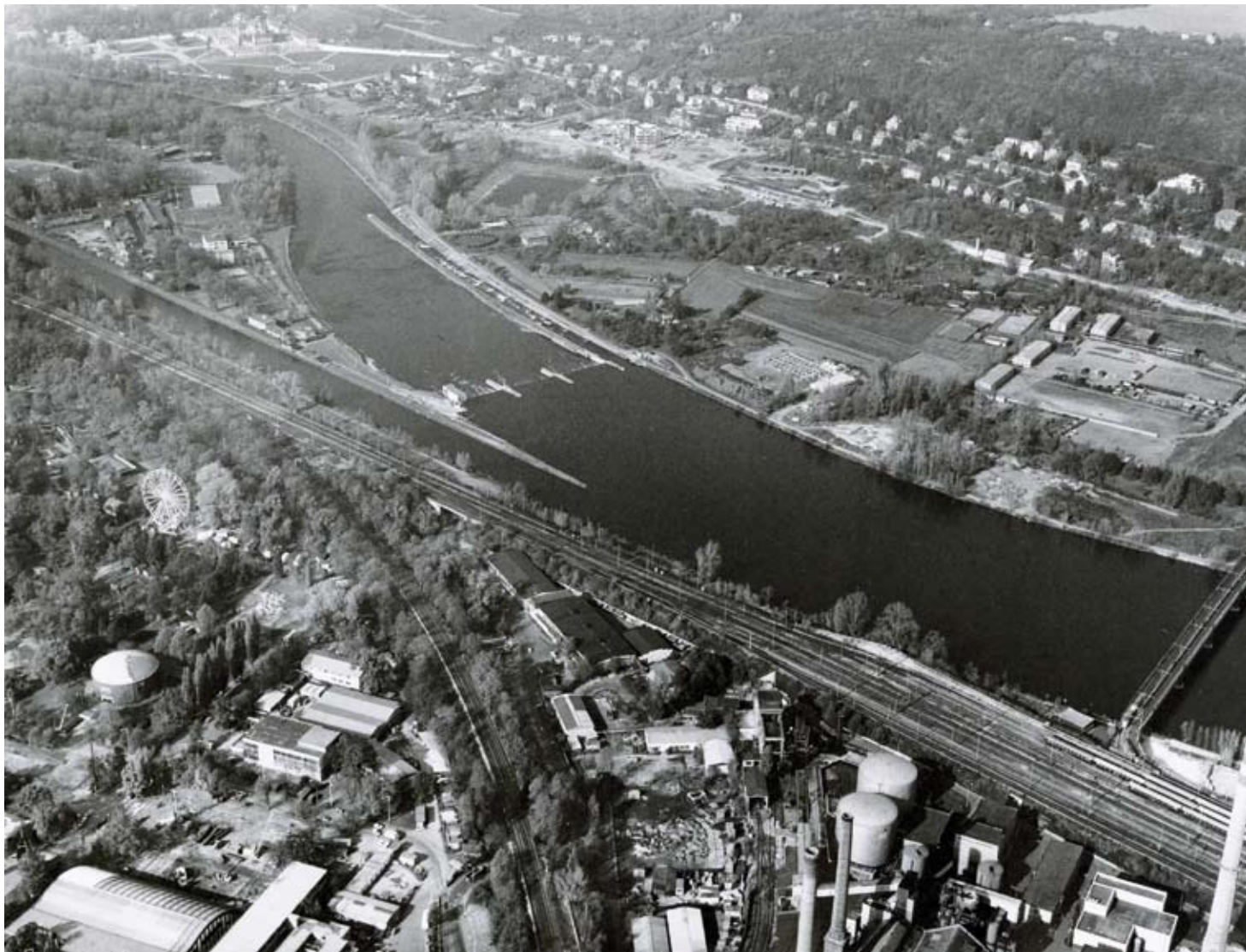
Území nivy se v průběhu staletí často proměňovalo, jak si koryto řeky hledalo svoji cestu, a přitom vytvářelo mnoho ostrovů a ramen, které v neustálém koloběhu vznikaly a zase zanikaly. Za běžného stavu se ramena zanášela, ale při povodních stará ramena voda obnovovala a pročišťovala. Břehy řeky zde bývaly velmi nestálé.

Tvářnost nivy ovlivňovali také lidé. První obec s názvem Zadní Ovenec tu vznikla podél cesty mezi vsí Bohnicemi a Trojským mlýnem. Kromě výstavby mlýnů, které byly pro regulaci řeky asi nejdůležitější, se na podobě říční nivy podíleli lidé hlavně

stavbou jezů a náhonů, ale i srubů, hatí a výsadbou vrb. Od středověku fungovaly v Trojské kotlině dva významné mlýny – jeden v Předním Ovenci na druhém břehu Vltavy (tj. v dnešní Bubenči) a druhý v Troji vedle dnešní Zoologické zahrady. Tento mlýn měl svůj odpadní kanál - tzv. „mlýnskou stoku“, která oddělovala od břehu někdejší Trojský ostrov. Po vybudování zámku byl mlýn přestavěn na stavbu poměrně velkých rozměrů, k svému účelu sloužil do roku 1845, kdy se proměnil v sýpku; jeho odpadní kanál byl zasypán a tím i zanikl původní ostrov Troja.

V průběhu 16. až 18. století se na říční nivě usadili rybáři, kteří si zde založili osadu, na trojských svazích byly vysazovány a obdělávány vinice a ve stráních jako těžiště hospodářské činnosti fungovaly jednotlivé dvory a zemědělské usedlosti (např. Kazanka, Salabka, Pazderka, Popelárka a další).

ter – ostatně se do Troje z Prahy lze zatím dostat jen dvěma přívozy. Při zámku vzniká tedy pivovar, mlékárna, vinné sklepy a řepný cukrovar. Zřízena je v této době i cihelna na Farkách a Zemský pomologický ústav s vinařskou školou. Pěstuje se tu ve velkém ovoce a víno a pozemky se využívají



Letecký snímek s pohledem od Holešovic přes Vltavu k Troji. Vpravo území bývalého Holešovického ostrova, v pozadí Troja s osadou Rybáře a Trojský zámek. Foto K. Wartha, kolem roku 1990, Muzeum hl. m. Prahy

Hospodářský život obce byl ovlivněn především provozem Trojského zámku, který si zde nechal v letech 1679–1685 vystavět hrabě Šternberk a k němuž patřil i dřívější panský statek. Výstavba zámku byla pro oblast Troje určující ještě z jednoho velmi podstatného důvodu - a to tím, že dala základ budoucímu charakteru celé této oblasti. Krajina a stavby v ní umístěné budou do budoucna formovány představou, že mají sloužit k příjemnému a odpočinkovému pobytu člověka v kultivovaném prostředí.

V 19. století dochází i v Troji k hospodářskému rozvoji, stále si ale zachovává venkovský charak-

ter – hlavně jako pole, pastviny nebo sady. Touto zemědělskou krajinou se stává Troja pro Prahu důležitá. Pro Pražany je však hlavně oblíbeným výletním a společenským místem, zámek slouží k tanečním slavnostem, degustacím vína a rekreacím v zahradách. Díky tomuto postavení Troje, a pak také díky její poloze v blízkosti respektovaného území Královské obory na druhém břehu Vltavy a navíc ještě pro své umístění v záplavové oblasti, se Troja nikdy nestala průmyslovým předměstím Prahy jako třeba Bubny nebo Holešovice. Přesto i tady se jednalo o její osud a hrozilo mnoho zásahů, které mohly neblaze pozměnit její tvář.



Troja-Rybáře – stará škola na historickém snímku. Foto kolem 1910, Muzeum hl. m. Prahy

Prvním vpádem do této prozatím poklidné končiny byla roku 1890 výstavba Výstaviště v Královské oboře. Brzy nato roku 1895 byl schválen zesplavňovací projekt a rozhodnuto o regulaci Vltavy z Prahy do Ústí nad Labem. V oblasti Troje se tak musel vybudovat plavební stupeň, neboť řeka tu má nepříznivý spád. Jednalo se o vybudování jezu, který byl umístěn před Císařským ostrovem, a o vytvoření plavební komory na rameni u Císařského mlýna. Toto rameno bylo nutné upravit na plavební kanál a tak se musela kvůli jeho nevyhovující podobě vyhloubit zhruba z poloviny nová přímá trasa (dlouhá cca 2 km, končící za Císařským mlýnem). Staré, z provozu vyřazené říční rameno bylo částečně zasypáno, zbylé části se dnes říká Malá Řička.

Také řeka mezi Trojou a Císařským ostrovem byla zregulována, kvůli voroplavbě tu byly břehy zpevněné dlážděním. V letech 1901–1906 byla postavena poblíž Císařského mlýna mechanická čistírna odpadních vod. Sloužila až do roku 1967 a dočkala se památkové ochrany. Dnes je v podstatě unikátem, protože čistírny z podobné doby se většinou v takto intaktním stavu již nedochovaly.

Od začátku 20. století si zde Pražané začínají stavět své rezidence. Troja je stále lákavou zelenou oblastí, o které se uvažuje, že by mohla být také sídlem různých vzdělávacích institucí, muzeí apod. Tato vize se neuskuteční, ale přírodní charakter si Troja díky několika projektům udrží.

Roku 1922 je připojena k Praze a při této příležitosti majitel Trojského zámku Josef Svoboda daruje městu své pozemky na vybudování zoologické zahrady. Z šesti různých možností je nakonec vybrán prostor bývalého Trojského ostrova, který poskytuje členitý terén i pozůstatek říční nivy bývalého vltavského ramene. V regulačním plánu Velké Prahy z roku 1931, je pak Troja vedena jako obytná čtvrť s vilovou zástavbou a hojnou zelení. Navíc je zde rozsáhlý prostor nad Podhořím vyhrazený pro botanickou zahradu. Ta se začíná realizovat až koncem šedesátých let a její vznik je pomalý – dochází přitom k vystěhování poměrně velkého počtu lidí. Výstavba botanické zahrady je nesystematická a až do roku 1992 není zahrada prakticky běžně přístupná veřejnosti. V roce 1982 je však v prostoru botanické zahrady vyhlášeno několik chráněných území, na což pak po roce 1990 navazuje vyhlášení přírodního parku Drahaň-Troja. Jedná se o oblast klidu, což má zajistit ochranu jedinečného krajinného rázu této oblasti a všech jeho hodnot; prakticky to pak znamená, že tu platí trvalá stavební uzávěra.

Vedle těchto projektů vzniká ale i mnoho jiných, které se však rozhodně nevyznačují snahou respektovat prostředí Trojské kotliny. Například ještě před válkou se vedou úvahy o tom, že by se Výstaviště rozšířilo na Holešovický ostrov. Za okupace pak vzniká plán na vybudování železniční tratě, která by vedla přes Holešovický ostrov, tunelem pod vinicí sv. Kláry až do Podhoří, kde by přešla

na druhý břeh. Přes Troju měla vést i navrhovaná městská rychlodráha. Válka tyto projekty udusila a po ní nastalo období stavební stagnace. V něm se začalo jen s výstavbou unifikovaných dvojdomků na pozemku bývalé pomologické zahrady. Přestože stavebně nepřinesly do Troje výraznější kvalitu, díky nim se podařilo stabilizovat Trojskou ulici a na ně pak mohla v pozdějších letech navázat výstavba rodinných domů. Sedmdesátá léta probíhají hlavně v duchu výstavby severního města a jeho poslední části – sídliště Bohnice. V souvislosti s tím je v Troji na Císařském ostrově roku 1967 vybudována velkokapacitní čistírna odpadních vod pro celou Prahu, která nahradila čistírnu starou.

Ještě na začátku sedmdesátých let se Praha uchází o možnost uspořádat světovou zahradnickou výstavu, mají být pro ni využity hlavně pozemky bývalého Holešovického ostrova. Tento, jeden ze tří původních trojských ostrovů, býval využíván podobně jako ostatní části Troje zemědělsky. Při regulaci Vltavy na přelomu 19. a 20. století bylo holešovické říční rameno uzavřeno a postupně zasypano. V 50. letech měl ostrov ještě výrazný krajinný ráz – většinu jeho ploch tvořila zahradnictví, zelinářství a jednotlivé zahrádky. Mezi nimi se uplatňovala už také sportovní zařízení – fotbalové a ragbyové hřiště, tenisové dvorce, postupně i cvičiště jezddeckého klubu a vodácká základna.

Kvůli světové výstavě se ale do prostoru ostrova začal plánovat parkový přírodní komplex s novou Povltavskou ulicí, vedoucí v místech zasypaného ramene. Projekt nakonec zůstal jen na plánech, kvůli němu však byla zlikvidována velká část zeleně. Tímto nedotaženým krokem se ostrov obnažil a dál zůstal napospas neřízenému vývoji – tak se v jeho prostorách začínají rozmáhat nejružnější provizoria, navážky a skládky stavebnin, výkopových zemin a odpadního materiálu. K úpadku této dříve malebné části přispívá navíc vzrůstající koncentrace dopravy – v roce 1977 je tramvajová linka odkloněna z mostu Barikádníků a vedena po novém provizorním mostě, který ústí ve třetině ostrova. Na začátku osmdesátých let jsou při východním cípu ostrova u mostu Barikádníků vybudovány mimoúrovňové křižovatky. Plánovala se v těchto místech také stanice metra, která se nakonec ne-realizovala. Byla však zvolena varianta městského okruhu, která má vyústit tunelem Blanka právě v těchto místech. Na ni pak navazuje již rozestavěná mimoúrovňová křižovatka, budoucí Trojský most (kam bude přenesena i tramvajová doprava) a také napojení na most Barikádníků. Troju tedy čeká hlavně řešení dopravní situace. Zatím se ovšem bohužel zdá, že se k této vážné otázce, která jistě podstatně ovlivní podobu Troje, přistupovalo způsobem, který koncepčnosti nevyniká.

Troja-Rybáře – staré škola na současném snímku. Foto P. Příknerová, prosinec 2010





Troja-Rybáře – Panský statek čp. 7. Foto P. Priknerová, prosinec 2010

Troja-Rybáře

Rybářská osada se nachází v Trojském údolí na břehu proti Císařskému ostrovu a Stromovce. Mírný terén v těchto místech způsoboval, že se tu voda rozlévala do široka a proměnlivá říční niva bývala plná naplavených ostrovů – ještě v 18. století tu bylo na 11 ostrovů, které se později ustálily a zpevnily v tři ostrovy - Trojský, Holešovický a Císařský, z nichž první dva již nemají charakter ostrova. Předpokládá se, že v počátcích osídlení právě tudy vedl brod, zmiňovaný v historických pramenech, a kolem něj na obou březích řeky vznikly první osady Předního a Zadního Ovence. Kvůli příhodnému říčnímu místu tu při Zadním Ovenci sídlili rybáři. Z roku 1534 se k tomu dochovala smlouva o rybolovu, uzavřená mezi místními lidmi a mlynářem. První zmínka o rybářské osadě vznikla v souvislosti se zprávou o jednom z rybářů z poloviny 16. století. Tehdy se osada táhla pravděpodobně podél vltavského břehu. Další zástavba obce se skládala z jednotlivých dvorů. Na místě jednoho renesančního dvora byl na konci 17. století vystavěn Trojský zámek a spolu s ním, za zdmi zámecké zahrady v místech podzámčí i dvůr panského statku (čp. 7). Sloužil jako hospodářské zázemí zámku. Stavba byla zhotovena snad podle plánů J. B. Matheye, ale obsahovala ještě předbělohorské jádro dřívějšího dvora, který byl patrně velmi podstatný pro zástavbu Troje před budováním zámku. S novou přestavbou získal dvůr jasnou vazbu na zámek. Koncem 18. století byly k dosavadním stavbám připojeny ještě hospodářské budovy a trojská pošta. Panský statek byl svým

velkým objemem od začátku dominantní ve vztahu k drobnější zástavbě rybářských domků a chalup pod ním. Z hlediska urbanistických vztahů má tedy statek v zástavbě osady své nezastupitelné místo. K dalším výraznějším stavbám osady patří dva menší dvory, čp. 19 a čp. 24 – dnes již neexistující Nekolův statek – a budova bývalé školy. (Dříve přízemní stavba kovárny, která byla pro potřeby školy koncem 19. století nastavena o jedno patro). Ostatní zástavba rybářské osady se skládá převážně z menších přízemních a jednopatrových domů se sedlovými, valbovými a mansardovými střechami, s různými typy pavlačí a mnoha zahrádkami a předzahrádkami. Většina z nich byla vystavěna na místě starších staveb v rozmezí od poloviny 18. století do konce 19. století. Ve svém celku a struktuře představuje osada poslední známku o původní trojské zástavbě, a to i když se nejedná o původní materii. Její výjimečnost ale spočívá hlavně v tom, že je vůbec posledním dokladem osad tohoto typu v Praze a okolí. Podobné příměstské enklávy byly například v Podskalí, na Smíchově a v Holešovicích – všechny však dávno zanikly. Z těchto důvodů byla také osada Rybáře v roce 1991 vyhlášena vesnickou památkovou zónou.

Vraťme se ale k osadě a tomu, co ji potkalo v průběhu let. Nejdříve se na přelomu 19. a 20. století při regulaci Vltavy zásadně proměnila její poloha vůči řece. Zasypaním holešovického ramene byla odříznuta od řeky, s níž byla v logickém bezprostředním kontaktu a vznikla tak před ní poměrně velká a nijak nevyužitá volná plocha. Přesto když se v osmdesátých letech plánovala pěší lávka, kte-



*Troja-Rybáře –
Dům čp. 14.
Foto
P. Priknerová,
prosinec 2010*

rá měla vytvořit spojnici mezi ulicí Na Havránce a Císařským ostrovem místo zrušeného přivozu, musela být kvůli ní zbytečně zničena celá ulička domů této kolonie podél zámecké zdi. Prý se jednalo o velmi živé místo, kde ještě v šedesátých letech byly krámky a dosud nezatrubněný Haltýřský potok tekł středem uličky. Tyto dva zásahy životaschopnost osady velmi oslabily, protože narušily stěžejní místa

jejího položení. Hned v zápětí však přišlo ohrožení ještě mnohem větší – osadu měla čekat naprostá demolice. V těsném sousedství Rybářů byla plánována výstavba diplomatické čtvrti, které měla postupně ustoupit i rybářská osada. Vykoupeny byly dokonce už pozemky východní části osady až po starou trojskou školu. Stihla se nakonec realizovat naštěstí jen malá část. Rok 1989 a vyhlášení



*Troja-Rybáře –
Dům čp. 16.
Foto P. Priknerová,
prosinec 2010*



*Troja-Rybáře
– Dům čp. 20
(s pavlačí) a
novostavba na
místě staršího
domu čp 17.
Foto
P. Priknerová,
prosinec 2010*

památkové zóny, které mělo podobným excesům do budoucna zabránit, celý projekt zastavilo. Vývoj, který však prodělala osada za posledních dvacet let, je více než tristní.

Stav ze začátku devadesátých let nebyl již z výše zmíněných důvodů příliš dobrý, mnoho budov bylo navíc ve špatném technickém stavu a chátralo – týkalo se to například Panského statku, který neměl jasného majitele, protože se o něj vlekly restituční spory. Dům tedy stál, ale postupně degradoval. V havarijním stavu se nacházel Nekolův statek.

Některé další domy do této doby prošly nevhodnými úpravami – břízlitové omítky, nová velká okna, eternitové střechy, které setřely jejich historickou tvář. Jinak ale soubor budov zůstával, obklopen zelenými plochami až k ulici Trojská a Sádky, zachován. Nová výstavba však na sebe nedala dlouho čekat – podle fotografie z roku 1995 zůstává sice vše ještě při starém, nicméně první vlašťovka přichází již kolem roku 1997. Majitel pozemku, kde kdysi stával dům čp. 12 v ulici Pod Havránkou přišel s projektem vystavět zde kopii dřívější stavby podle



*Troja-Rybáře –
Povltavská ulice.
Foto
P. Priknerová,
prosinec 2010*



Troja-Rybáře – Dům čp. 238 Stará pošta. Foto P. Priknerová, prosinec 2010

historické dokumentace. Dostal k tomu souhlas od všech potřebných institucí. V rozporu s tím si však postavil dům úplně odlišný – nehistorizující, o patro vyšší a s velkými plastovými a střešními okny.

Další výstavba se rozběhla v místech nad Panským statkem. Tady do roku 2003 vyrostla ve vztahu k osadě poměrně vysoká zástavba nevzhledné architektury čtyřpodlažních bytových domů, které mají do jisté míry uzavřený rezidenční charakter.

Podle letecké mapy z roku 2002–2003 soubor staveb rybářské osady odpovídá stavu při vyhlášení památkovou zónou. V témže roce dostala ale firma, která se stala vlastníkem panského statku, demoliční výměr na několik staveb v blízkosti areálu statku. Některé z demolic byly již realizovány a byly do nich pravděpodobně zahrnuty i cennější budovy. Další bourání by mělo nejspíše přijít a mělo by se týkat části historických hospodářských budov i průmyslového křídla z první republiky. Záměrem vlastníka je totiž vytvořit z panského statku komplex deseti nových čtyřpodlažních obytných budov (stejně vysokých jako nejvyšší budova statku). Historické stavby včetně podkroví mají být využity také k bydlení. Tento záměr úplně narušuje podstatu panského dvora – jeho uzavřený charakter a dominantní a určující postavení v rámci celé osady Rybáře. Jeho realizování by tak znamenalo roztržštění celé osady. Kromě toho by utrpěly další kvality – pod areálem budov, tj.

v místech, které představují z hlediska celé osady nejcennější archeologickou lokalitu, by měl být vybudován velký komplex podzemního parkoviště. Do něj by měly vést mohutné nájezdové rampy. Projektant si také vymohl svolení k vestavění střešních oken a zapuštěných lodžií do střech historických budov. A to přesto, že v objektu pošty se dochoval pozoruhodný původní krov. Svolení získal projekt i k demolici klasicistního domku až na fasádu a jeho nové vystavění. Vlastník dostal na konci roku 2010 k projektu dokonce již rozhodnutí o umístění stavby a má tedy teď volné ruce projekt realizovat.

Kromě této děsivé vyhlídky je však potřeba se podívat, jaké změny se odehrály od roku 2003. Zbylá zelená plocha po ulici Sádky byla prostavěna dalšími rezidenčními obytnými budovami, podobnými těm předchozím. Výšková hladina zástavby se tím razantně zvedla a celá rybářská osada se v zástavbě dnes více méně ztrácí. Zároveň z osady zmizelo několik dalších domů – úplně zanikl Nekolův statek, zdemolován byl i dům čp. 22 hned vedle bývalé školy a výrazně přestavěn dům čp. 23. Demolice se dočkalo i velmi malebné a zachovalé domkářské stavení čp. 17 (z druhé poloviny 19. století, se starším jádrem) ve středu osady. Na jeho pozemku pak vznikla novostavba domu většího objemu, která do prostředí hmotově nezapadá.



Troja – Domky diplomatické čtvrti, která měla v osmdesátých letech nahradit celou osadu Rybáře.

Foto P. Priknerová, prosinec 2010

Rybářská osada se tak začala postupně ztrácet a zanikat a dnes ji v podstatě hrozí již naprosté rozmělnění. Je to paradoxní, když víme, že na začátku devadesátých let se zdálo, že je vyhráno. Jenže památková ochrana tady moc nezmohla a každý si tu nakonec dovolil, co chtěl. Jde o poučný příklad, jak ochranná opatření sama o sobě nemají žádnou zvláštní moc, která by dokázala zabránit i naprostému zániku cenné oblasti. Ne snad, že by byla zbytečná, ale když chybí vůle je respektovat na straně stavebníka a síla je garantovat na straně příslušných orgánů, jejich smysl se zcela vytrácí. A město do budoucna připravuje pro Troju další „nadějně“ vyhlídky. Na závěr ještě o jedné z nich.

Plánována je v nejbližší době výstavba nové komunikace ulice Povltavská, městskou částí pre-

zentovaná hlavně jako příjezdová cesta do pražské ZOO. Půjde o silnici navazující na trojské vyústění tunelu Blanka, která má vést v místech dnešní cyklostezky a pěší komunikace podél protipovodňového valu na Holešovickém ostrově až pod rybářskou osadu k pěší lávce, kde se má napojit na ulici Pod Havránkou a dál pokračovat k pražské ZOO. Tam mají být v budoucnu vybudovány nové parkovací domy pro její návštěvníky, ačkoliv v rámci této strategie bylo vybudováno již jedno parkoviště i přímo pod rybářskou osadou. Pokud by se tento absurdní záměr (Troja je pohodlně dostupná pražskou MHD) podařilo realizovat, bude to znamenat jak další ránu pro osadu Rybáře, tak pro celou Troju. Do klidné, bezpečné a zelené části Prahy by nekontrolovaně vtrhla automobilová doprava, která by ji připravila o podstatnou část jejího kouzla.

Paula Priknerová

PLAVEBNÍ KANÁL MEZI PODBABOU A HOLEŠOVICEMI

Plavební kanál je samostatným dílem, které vstoupilo do prostoru Bubenče a Stromovky jako zásadní řešení plavební cesty mezi Ústím nad Labem a Prahou. O stavbě tohoto velkého díla, které bylo realizováno v průběhu několika desetiletí, bylo rozhodnuto 5. července 1896, kdy byla rozhodnutím ministerstva vnitra a Zemským výborem království Českého zřízena Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách. Finančně pak byl náklad rozdělen na rakouský stát, který měl uhradit dvě třetiny, a zem Čechy s jednou třetinou.

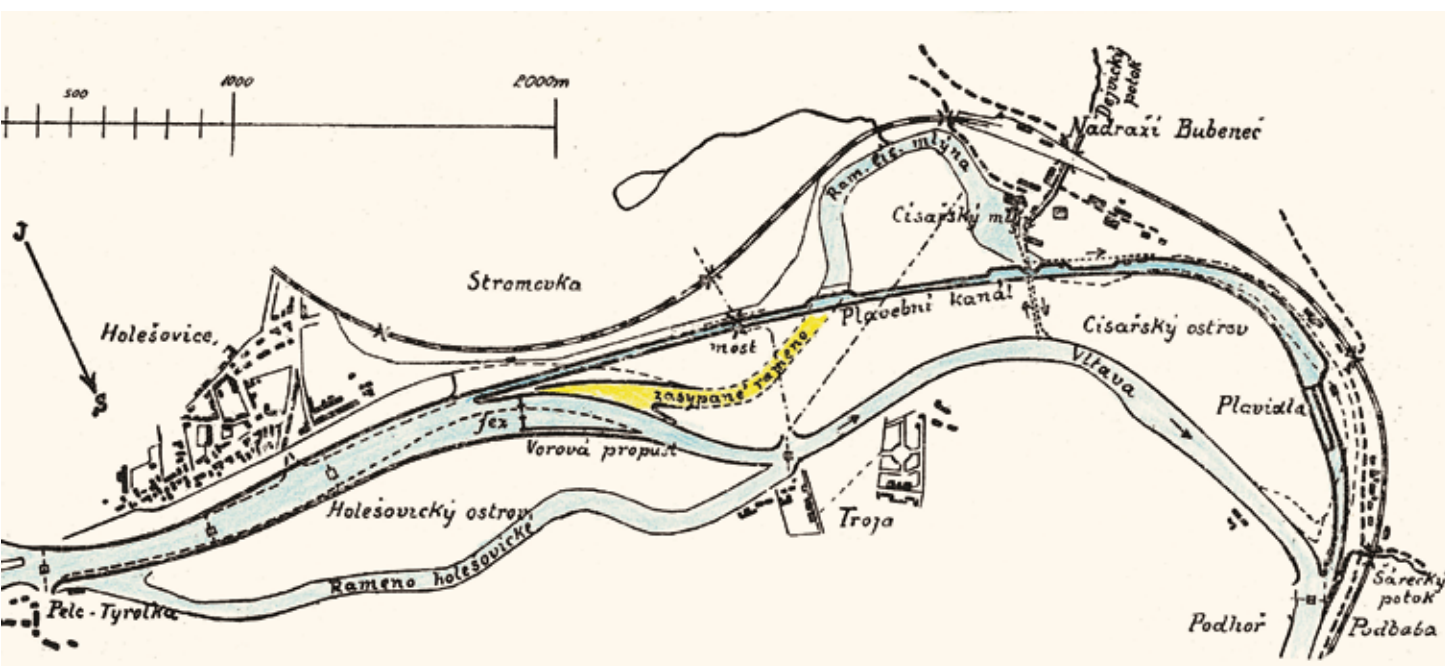


Schéma vzájemné pozice původních říčních ramen a plavebního kanálu.

Na trase mělo být zřízeno sedm zdymadel na Labi a čtyři na Vltavě. Prvním z nich bylo zdymadlo u Troje, kde byly práce zahájeny 12. července 1896. Zdymadlo dostalo číslo I a bylo umístěno do Podbáby nad ústí Šáreckého potoka.

Reka mezi Pelc-Tyrolkou a Podbábou byla pro plavbu velkým problémem. Zde se Vltava dělila na hlavní tok a na dvě ramena. Prvním z nich bylo rameno nazývané Holešovické, odbočující někde v místě dnešního Mostu Barikádníků a do řeky opět ústící pod dvorem v Troji. Druhé rameno bylo ramenem Císařského mlýna, které odbočovalo asi 400 m pod dnešním hrotem Císařského ostrova a směřovalo dvěma oblouky k Císařskému mlýnu, kde pohánělo stroje papírny, a pak se vracelo k východu do stopy podobné dnešnímu plavebnímu kanálu. Jeho okolí bylo součástí Stromovky a polohu tohoto ramene respektovala i trať do Drážďan, postavená na přelomu čtyřicátých a padesátých let 19. století.

Hlavní tok řeky byl dosti prudký a nestálý, vodní cesta trpěla malou hloubkou nad skalnatým dnem. Prohlubovalo se sice pomocí potápěčského

zvonu, což však situaci moc nezlepšilo. Proto bylo rozhodnuto o stavbě jezu, který byl situován nad vtok do ramene Císařského mlýna do místa, kde je dnes vjezd do kanálu. Výška jezu byla stanovena na 2,7 m a jeho konstrukce byla volena dle francouzských zkušeností. Jednalo se o jez hradlový soustavy Poiré. Principem byl systém železných slupic sklopných do vody, o které byly pak prostřednictvím lávky opírány hradící tyče – hradla ze dřeva. Jez mohl regulovat výšku vody vyjímáním tyčí – hradel, opřených o pouchovou tyč ve vodorovné konstrukci jezu. V případě velkých vod byla pak hradla a pouchové tyče odstraněny a slupice byly sklopeny pod vodu. Tato soustava jezu byla provozována až do konce šedesátých let, kdy byla postupně nahrazena pohyblivým jezem.

K jezu pak byla přidružena vorová propust s klapkami pro brzdění vorů při proplouvání. Dnes je v propusti dráha s divokou vodou. Dnes již si nepochybně neumíme představit význam vorové propusti, ale pod Prahu plulo v době stavby jezu 2 600 dvojitých vorů (převazovaných v Podskalí) s celkovým objemem dřeva 590 tisíc m³ za cenu



*Průhled hladinou plavebního kanálu k siluetě hotelu International v Praze-Dejičích.
Foto E. Hnilička, 1957, Muzeum hl. m. Prahy*

12 až 14 milionů rakouských korun, je tedy zřejmé, že rychlost proplavení nemohla být dosažena komorami a vlečením po kanálu.

Vlastní kanál odbočoval při levém břehu hlavního toku a narovnával zákruty starého ramene řeky. Plavební kanál a staré rameno se přitom dvakrát protnulý a tím vznikly i technické problémy. Bylo nutné vykoupit vodní sílu pro mlýn a dále pak třeba zajistit vodní systém pro čerpání a odvádění vody z průmyslových podniků v Bubenči. Řešení musel být také výtok Dejvického potoka a vod ze Stromovky.

Dvojice plavebních komor byla postavena v Podbabě, jedna kratší pro samostatné lodě a druhá delší pro lodní vlaky. Komory byly umístěny dosti neobvykle vedle sebe, tím mělo být umožněno proplavování v obou komorách najednou, neboť se zde předpokládal silný plavební ruch. Komory byly zděné, horní vrata byla sklopná, spodní vzpěrná. Délka komor je 78 a 147 m, šířka 11 m. Výška zdvihu je 5,4 m z čehož připadá 2,7 m na jez a 2,7 m na spád Vltavy od jezu do Podbabý. Konstrukce byly provedeny jako zděné se spodními obtoky na horní vodě s vodorovnými stavidly Mayer a na spodní svislými stavidly. Komory prošly v sedmdesátých letech rekonstrukcí a byly nově vystrojeny.

Vlastní kanál je ve dně široký 20 m a na hladině 30 m, jeho hloubka je 2,5 m.

Konstrukce kanálu je těsněná dusaným jilem, neboť jeho hladina je výše než okolní plochy ve

Stromovce. Při stavbě byl zřízen železný most ve výši 6 m nad hladinou. Podél kanálu byla vedena potahová stezka, která měla umožnit vlečení lodí koňskými potahy, což bylo v době stavby kanálu ještě běžné. Ve spodní části kanálu je rozšíření, které mělo být kotvištěm pro obsluhu průmyslových podniků a hlavně zde měla být vytvořena zásoba vody pro provoz zdymadel. V kanále bylo také zbudováno několik přístavišť či překladišť rozšířením o 10 m. Později byl kanál ještě přemostěn druhým, dodnes existujícím mostem pro malodrážku vedoucí ze staré čistírny. Při stavbě nové čistírny byl pak postaven ještě betonový most.

Kanál, zdymadla a jez jsou asi největším celkem pro plavbu na území Prahy. Jeho dispozice je zachována a tvoří dnes část města s hodnotnými vodními plochami. Přísné vedení kanálu se svahy jednotných sklonů a vegetací na ochranných hrázích, dává prostoru charakter nížinných krajín ve Francii či Holandsku a pohled na osu kanálu s mostem se stal námětem pro mnohé malíře. Rovněž nově postavené objekty, které byly později doplněny o soubor staveb Vodohospodářského ústavu, postavený s užitím červených cihel a znaky průmyslové stavby, místo příznivě dotvářejí. Stará čistirna byla od kanálu odsunuta směrem k ulici, nicméně její kalová pole končí v jeho blízkosti a starý most vytváří místo, kde se takřka zastavil čas.

Rovněž volný tok staré řeky, který byl odkloněním plavby ušetřen převratných změn, je dobrým

ukončením enklávy Trojského zámku. Zarostlé břehy a život tvorů, kteří zde mají takřka přírodní prostředí, jsou dobrým předpolím pro areál Zoologické zahrady.

Kanál a zdymadla jsou stavbou užitnou, která má budoucnost i v době, kdy nákladní plavba skomírá. Jediným nebezpečím směřujícím ke zkomo-

lení zachovalého stavu, je snaha o zvýšení mostů, která by znamenala konec železných mostů přes kanál nebo jejich zkarikování rampami. Kanál se souběžnou silnicí je docela pěknou ukázkou, jak se po čase i strohé technické dílo začlení do ploch zeleně a ploch mezi průmyslovými enklávami.

Václav Jandáček



Letecký pohled na okolí plavebního kanálu v okolí Papírenské ulice a zařízení Staré kanalizační čistírny i nové čistírny na Císařském ostrově. Foto K. Wartha, kolem 1990, Muzeum hlav města Prahy

CÍSAŘSKÝ (TROJSKÝ) OSTROV

*Císařský ostrov je největším a nejseverněji položeným pražským ostrovem.
Jeho původní tvar a rozloha bývaly ale docela jiné než dnes.*



Rudolf Keller, Vltava u Troje, 1847, Muzeum hl. m. Prahy

Při levém břehu řeky byl ostrov přirozeně oddělen říčním ramenem, které se stáčelo kolem královské obory. Již od roku 1228 byl v těchto místech mlýn, jenž patřil ke statkům svatojiřského kláštera. Roku 1584 ho koupili čeští stavové a spolu s celým ostrovem a dalšími pozemky jej darovali svému panovníku – císaři Rudolfovi II., a tak získal ostrov svůj název. Panovník zde provedl následně velké úpravy – přebudoval mlýn na letohrádek, nechal zde vystavět huť, brusírny a leštírny diamantů a ve skále vyhloubit manýristickou grottu. V prostranstvích kolem ramene se v té době rozkládala bažantnice, všude kolem i na ostrově pak byly louky na sušení sena pro zvěř a koně z královské obory. To však často způsobovalo svízele místním obyvatelům, hlavně majitelům hospodářských dvorů, kterým se nedostávalo dostatku vlastních luk k uživení dobytka. Ke konci 17. století spadl ost-

rov už pod tři vrchnosti – českou korunu, nejvyšší purkrabství pražské a majitele svobodného statku v Zadním Ovenci; drobné pozemky pak vlastnili i další majitelé.

Ještě na mapách z 18. století rozdělovalo ostrov v půli další říční rameno, které později pravděpodobně samo zaniklo. Začátkem 19. století bylo staré mlýnské říční rameno rozčleněno do mnoha větví přepažovaných soustavou jezů. Na jednom z větších ostrůvků naproti císařskému mlýnu vznikla ve třicátých letech 19. století první strojní papírna a barvírna v Praze bratří Šalovců, tehdy významný podnik. Roku 1850 zasáhla navíc do těchto míst výstavba železnice. Její trať vedla přibližně podél mlýnského ramene a protнула královskou oboru v jejím severním cípu. V tom důsledku zanikly pozemky kolem říčního ramene i královská bažantnice. Samotný ostrov měl pak ke konci 19. století

v horní části už podobu promenádních palouků a vojenských cvičišť s mohutnými stromořadními a v dolní části převažovaly ovocné sady.

Na přelomu 19. a 20. století nastala zásadní změna – bylo rozhodnuto o zesplavnění Vltavy a přistoupeno k její regulaci, která se právě zde projevila výrazným způsobem. Zanikla totiž podstatná část malebného mlýnského ramene, které bylo zasypáno. Část ramene byla ponechána, ale zůstala slepá, místu se dnes říká Malá Řička. Přímá část původního ramene byla proměněna v plavební kanál s nově dobudovanou trasou. Před Císařským ostrovem byl na hlavním toku řeky vybudován jez a při konci kanálu zdymadlo.

V rámci všech těchto přeměn Císařského ostrova byla mezi lety 1900–1906 vystavěna anglickým inženýrem W. H. Lindeyem také stará čistírna – dnes unikátní industriální architektura s dochovaným technologickým zařízením, prohlášena nedávno dokonce za národní kulturní památku.

Začátkem dvacátého století byl Císařský ostrov oddělený plavebním kanálem stále ještě nezastavěný, pouze v jeho středu byla později založena zahrádkářská kolonie, která byla zničena při povodni roku 2002 a již nebyla obnovena. Na leteckém snímku z počátku devadesátých let 20. století je dobře patrna stejně jako tenisové kurty a celý sportovní areál, nacházející se v blízkosti Císařského mlýna, který však také nahradil rozsáhlou zahrádkářskou kolonii táhnoucí se po břehu Malé Řičky. Sídli zde TK Sparta Praha a druhá část areálu spadá dnes pod Centrum sportu ministerstva vnitra. Zbývá zástavba bývalého Císařského ostrova kolem ulice Mlýnská a Papírenská působí poměrně neutěšeně, skládá se hlavně z průmyslových a technických objektů.

V přední části ostrova se od roku 1927 nacházel parkurový stadion. Postupem času tu vznikl celý jezdecký areál, který se postupně rozšiřoval, až vyplnil většinu předního cípu ostrova. Po roce 2000



Letecký pohled na střední část Císařského ostrova. Dobře je patrná „stopa“ oblouku původního říčního ramene přivádějící vodu do Císařského mlýna, jehož část nazývaná Malou říčkou je dosud zachována jako slepé rameno řeky. Foto K. Wartha, kolem 1990, Muzeum hlav. města Prahy



*Nová čistírna odpadních vod na Císařském ostrově v pohledu z Baby.
Foto M. Krise, 2007*

zde vyrostla nová jezdecká hala In-Expo Group patřící Jezdecké společnosti Císařský ostrov a další venkovní kolbiště. Ostatní části areálu pak patří TJ Žižka Praha a Jízdnímu oddílu pražské policie, který tu sídlí od roku 1991.

V zadní části ostrova byla v letech 1964–1965 vybudována nová biologicko-mechanická čistírna odpadních vod, která funkčně nahradila čistírnu starší. V okamžiku jejího spuštění však již nedostačovala, a přestože postupem času byla modernizována a byla zvýšena její kapacita, neustále se rozrůstající Praze nestačí. Navíc by čistírna měla splňovat přísné normy EU. Vznikly tedy dvě varianty nového řešení– vybudování zcela nové čističky na úplně jiném místě, nebo rozšíření stávající. Vzhledem k tomu, že povodeň v roce 2002 smetla zahrádkářskou kolonii na ostrově, je nyní preferována druhá varianta. Podle této vize by měl být střed ostrova zastavěn dalšími objekty čističky, které ale měly dosahovat výšky až pětipatrových domů. Tato masivní zástavba by způsobila, že by došlo k zaclonění výhledu od Trojského zámku na Hradčany, na které je komponován. Navíc by

to s sebou přineslo kácení stromů, díky kterým je tato oblast považována za významnou ornitologickou lokalitu. Po protestech obyvatel se nakonec rozhodlo o umístění čističky pod zem. Podle posledních vizualizací by na „střeše“ čističky měl vzniknout volně přístupný park s cyklostezkou, ovšem ani tato varianta se neobejde bez několika nadzemních budov. Tento vývoj projektu, při kterém je prezentována snaha do podoby oblasti Císařského ostrova zasáhnout co nejméně, je sice příznivý, ale rozhodně by měl být nadále sledován a konkrétní provedení by mělo být ještě otevřeno veřejné diskuzi.

V neposlední řadě by se Císařského ostrova mělo dotknout také řešení dopravní situace v Troji. Podle územního plánu by totiž přes severní konec ostrova měl vést nový most pro automobilovou a pěší dopravu, který by navazoval na ulici Podbabská a Pod Harachovkou. Zatím se ale v této věci nic neprojednává, takže projekt zůstává na papíře.

Kromě nové čistírny a projektu dopravního mostu zůstává tedy oblast Císařského ostrova ve svých stávajících obrysech naštěstí netknuta.

Paula Priknerová