

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta humanitních studií

## **Bakalářská práce**

### **Průmyslové dědictví**

(vybrané staré průmyslové objekty v Praze a způsoby jejich nového využití)

Vypracoval: Marian Svoboda

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Blanka Altová

Praha 2009

## Poděkování

Nejprve bych chtěl poděkovat PhDr. Blance Altové za podnětné rady a veškerou pomoc při psaní bakalářské práce, stejnou měrou děkuji i mé rodině za neutuchající podporu a trpělivost.

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 15. 2. 2009

.....  
Marian Svoboda

## Obsah

Úvodní strana	1
Poděkování	2
Prohlášení	3
Obsah	4
1 ÚVOD	5
2 INDUSTRIALIZACE A URBANIZACE PRAHY	9
2.1 Vznik „Velké“ Prahy	12
3 PRŮMYSLOVÉ DĚDICTVÍ V PRAZE	15
4 RŮZNÉ PŘÍSTUPY K STARÝM PRŮMYSLOVÝM OBJEKTŮM	21
4.1 Bourání starých továren	22
4.1.1 Praha 9-Libeň, automobilka Praga	22
4.1.2 Praha 9-Vysočany, mlýn a pekárna Odkolek	30
4.2 Stará továrna jako muzeum	36
4.2.1 Praha 6-Bubeneč, čistírna odpadních vod	36
4.3 Konverze (nové využití) starých továren	42
4.3.1 Praha 8-Karlín, vozovna Karlín	43
4.3.2 Praha 5-Smíchov, MEWA, akc. spol. pro průmysl zbožím kovovým	51
4.4 Brownfields	56
4.4.1 Praha 7-Holešovice, železniční areál Holešovice-Bubny	57
5 ZÁVĚR	63
6 Literatura	66
7 Fotografie	69
Příloha 1 Charta industriálního dědictví	70

## 1 ÚVOD

Jedním z impulsů k napsání této bakalářské práce byl můj skeletový překlad knihy *Industrial Ruins, Space, Aesthetics and Materiality* (2005), britského autora Tima Edensora, který působí v institutu „Social & Spatial Transformations“ na Metropolitní univerzitě v Manchesteru. Edensor ve své knize otevřeně hájí přirozené zanikání průmyslových objektů a zón a průmyslové ruiny v městském prostředí, místa nepořádku, úpadku a nebezpečí, vyzdvihuje jako vítaný protiklad regulované a uhlazené městské krajiny. Průmyslové ruiny popisuje jako místa kde se můžeme setkávat s nečekaným a novým, ovšem také s rabováním, ničením a zločinem, (které mu však zřejmě nevadí), a eufemisticky tyto činnosti v souvislosti s ruinami považuje za „dobrodružné hry“ (*Adventurous Play*).<sup>1</sup> I když jsem schopen do určité míry Edensorův pohled chápat - je srozuměn s existencí takových míst a dějů, pozoruje jejich funkci v rámci města a společnosti, interpretuje je v současném společenském kontextu, tak nejsem schopen se s jeho přístupem ztotožnit. Jednak proto, že městská krajina byla již v antice vnímána jako místo řádu a uhlazenosti v protikladu k okolnímu divokému a neuspořádanému světu. Představy řádu a regulace jsou tedy základem filosofie města a také nutnou podmínkou koordinace života společnosti ve městě. A za druhé proto, že ve své oslavě rabování a ničení zcela opomíjí historickou a architektonickou (uměleckou) hodnotu průmyslových objektů a také práci a úsilí našich předků. Jsem původním vzděláním stavař a průmyslové objekty se mi líbí kvůli jejich specifické estetice, která je výsledkem účelného skloubení stavebních technologií, dostupných materiálů a prostorových – společenských potřeb i představ, které vyplývají z praxe a možností daných míst. Víím tedy, že stavebníci i architekti a stavitelé řady průmyslových objektů neřešili tyto úkoly jen čistě utilitárně, ale často i v dobovém uměleckém – slohovém a společenském kontextu, jako reprezentace určitého společenského, oborového postavení, jako vyjádření představy o řádu apod.

---

<sup>1</sup> viz Edensor, 2005, s. 24-30

Vydal jsem se tedy ve své práci zpět do minulosti průmyslových objektů a míst, abych hledal jejich původní řád a význam a na různých konkrétních příkladech ukázal i škálu možností jejich (ne)využití v současnosti. Při četbě odborné literatury o průmyslovém dědictví jsem zjistil, že k němu existují různé přístupy, každý z nich využívá a revitalizuje stavbu a místo jinak, posouvá je tedy ve významu ve vztahu k současnosti i minulosti. Vytipoval jsem si v Praze objekty, které by posloužily jako příklady těchto různých přístupů, abych si je dokázal v praxi představit. Tím jsem svou práci vymezil jak v prostoru, tak i čase. Vybrané objekty jsem osobně navštívil a vyhledával si k nim v literatuře obrazový materiál i další historické a sociální souvislosti. Tento postup mě přivedl ke studiu historiografické literatury zabývající se dobou jejich vzniku. Studie a knihy historiků jsem seřadil chronologicky, abych mohl sledovat vývoj zájmu a změny úhlů pohledu na toto téma. V roce 1970 byla v Pražském historickém sborníku publikována studie Pavly Horské-Vrbové *Pražský průmysl v druhé polovině 19. století*, ve které se zabývá rozložením a vývojem průmyslu v Praze. V roce 1980 vyšla v témže sborníku na hospodářské dějiny zaměřená práce Zdeňka Míky *Počátky průmyslové výroby v Praze, od nejstarších manufaktur k počátkům strojové výroby* a o rok později jeho další obdobná studie *Počátky průmyslové výroby v Praze, období nástupu průmyslové revoluce do r. 1848*. Rozsáhle koncipovanou práci k hospodářským dějinám v širším kontextu českých zemí jsou v roce 2007 vydané *Dějiny hospodářství českých zemí – od počátku industrializace do konce habsburské monarchie* autorů Ivana Jakubce a Zdeňka Jindry. Pro povšechnou orientaci v dějinách města mi posloužila kniha *Dějiny Prahy II.*, vydaná roku 1998.

Vzhledem k tomu, že výstavba průmyslových objektů a zakládání průmyslových zón těsně souvisí s procesy urbanizace a industrializace, tedy průmyslovou revolucí, společenským a ekonomickým vývojem, zaměřil jsem se na autory, kteří se věnují studiu těchto procesů. Procesem urbanizace a industrializace se v širším historickém a sociologickém kontextu zabývají autoři knihy *Zrod velkoměsta* (2002), P. Horská, E. Maur a J. Musil. Urbanizační proces chápou jako komplexní celospolečenskou změnu probíhající především v 19. století. Pojednávají zároveň

i o tom, co předcházelo přerodu společnosti i o následném vývoji urbanizace v socialistické společnosti.

Studium staveb v kontextu místa mě přivedlo k literatuře věnující se topografii jednotlivých částí Prahy v širším městském celku. V roce 1955 byla publikovaná kniha T. Zelinky *Pražská předměstí, Život za pražskou hradební zdí*, která pojednává o vývoji někdejších pražských předměstských a příměstských obcí a to od nejstarších dob jejich vzniku až po 20. století. V roce 1970 vyšla v Pražském historickém sborníku urbanistická studie V. Hlavsy *Pražské teritorium v druhé polovině 19. století*.

V rámci studia výše uvedené literatury jsem si uvědomil význam historické hodnoty těchto objektů. Zároveň jsem si však všiml, že autoři referují o historických, estetických, architektonických – uměleckých – slohových, společenských hodnotách těchto staveb, hierarchizují je a od nich odvíjejí i možnosti a volby jednotlivých přístupů. V této fázi jsem se tedy musel věnovat studiu teoretické literatury z oblasti památkové péče a restaurování, abych si ozřejmil a vymezil významy těchto hodnot a pojmů s nimi spojených. Pro vysvětlení pojmů z oblasti památkové péče jsem použil knihu C. Brandiho *Teorie restaurování*, 1963 (český překlad roku 2000). Podle Brandiho vymezují především pojmy „umělecké dílo“ a „estetická / historická - hodnota“. Z Brandiho také čerpám podněty pro přístup k uměleckému dílu i představu „uznání“ uměleckého díla.

Pojmy přímo spojené s průmyslovým dědictvím osvětluje *Charta industriálního dědictví*, která vznikla roku 2003 na kongresu TICCIH v Nižním Tagilu u Moskvy.<sup>2</sup> Ta především vymezuje co je industriální památka, jakou má hodnotu, jak bychom k ní měli přistupovat, jak ji ochraňovat a zdůrazňuje i možnosti osvěty a pomoci, jak státních tak soukromých institucí.

---

<sup>2</sup> Celý text Charty industriálního dědictví viz příloha 1

V části své práce, kde se zabývám různými přístupy k vysloužilým průmyslovým objektům a popisuji je na konkrétních příkladech, se opírám především o následující práce českých architektů, historiků a teoretiků architektury, které v rychlém sledu vycházely od roku 2003, tedy od vydání Charty industriálního dědictví. Byla to především kniha *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (2003), kterou editorsky připravila Hana Hlušíčková. Vycházel jsem především z III. dílu této knihy. Je to rozsáhlé a unikátní dílo, která mapuje významné technické památky v českých zemích, zabývá se jejich vznikem, vývojem v čase i současným stavem. Dalším stěžejním dílem byla kniha *Tvořit ve vytvořeném, nové funkční využívání uvolněných objektů* (2003), její autorkou je Helena Zemánková. Je to kniha především o konverzi průmyslových objektů, ale autorka se zabývá i dalšími přístupy k průmyslovým památkám a pro ukázkou a inspiraci odkazuje především na zahraniční příklady, zdůrazňuje také význam a důležitost širší diskuze a různých podpůrných programů, například studentských prací a soutěží na téma nové využití uvolněných průmyslových objektů. Dalším v této oblasti důležitým dílem je kniha *Pražský industriál, technické stavby a průmyslová architektura Prahy* (2007), kterou editorsky připravili Lukáš Beran a Vladislava Valchářová. Jednotliví autoři mapují a popisují technické památky na území Prahy, vytvářejí tak něco na způsob alternativního a neotřelého průvodce po prozatím poněkud opomíjených místech Prahy. Významným i důležitým zdrojem informací a obrazového materiálu byl *Registr průmyslového dědictví* dostupný z <https://registr.cvut.cz>. Je to významný a jedinečný projekt Výzkumného centra průmyslového dědictví při Českém vysokém učení technickém v Praze, které shromažďuje, spravuje a třídí údaje o průmyslových památkách v České republice, ty pak slouží jako unikátní zdroj informací pro odbornou i laickou veřejnost.

Na základě této literatury z různých oborů jsem metodou kompilace a komparace vytvářel text své bakalářské práce. S přispěním své stavařské zkušenosti a praxe jsem pak studoval jednotlivé objekty přímo na místě, porovnával jejich současný stav se staršími obrazovými prameny a ověřoval si nabyté teoretické poznatky přímo na místě. Používal jsem tedy architekturu v kontextu místa jako pramen historického poznání. Tyto různé oblasti a obory jsem se snažil začlenit a spojit



v jeden celek. Snažil jsem se ukázat, že každý z těchto různých oborů má k problematice průmyslového dědictví co říci a že je užitečné – přínosné na ně pohlížet v tomto mezioborovém rozpětí.

## 2 INDUSTRIALIZACE A URBANIZACE PRAHY

Na staré průmyslové objekty bychom měli pohlížet v širších historických souvislostech a uvědomit si, že jsou jedinečnými místy děje i svědky významných a přetvářejících procesů průmyslové revoluce a industriální urbanizace u nás.<sup>3</sup> Proces industrializace byl jednou z největších proměn, kterou naše země prošla. Z mnoha definic, či spíše chápání procesu industrializace cituji slova Jana Hozáka, který chápe industrializaci jako proces, v němž „vzniká společnost, založená na organizované tovární výrobě a kapitalistických tržních vztazích“... a vidí ji jako „celý komplex provázaných společenských změn a procesů.“<sup>4</sup> Počátek industrializace v našich zemích lze doložit zhruba od dvacátých let 19. století, její největší rozmach se uskutečnil v poslední třetině 19. století a v první polovině 20. století. V rakousko-uherské monarchii probíhal industrializační proces značně nerovnoměrně, zjednodušeně lze říci, že východní část monarchie zaostávala, kdežto v západní části, v čele s českými zeměmi a Rakouskem, probíhal bouřlivě.

Nejpodstatnějším rysem industrializačního procesu byl rozvoj průmyslové výroby, ta samozřejmě nevznikla na „zelené louce“, ale navazovala na dlouhou tradici řemeslné a manufakturní výroby.<sup>5</sup> K přechodu k tovární výrobě v českých zemích začalo docházet v první polovině 19. století. První vlna industrializace probíhala od konce 18. století do sedmdesátých let 19. století a všeobecně se označuje jako průmyslová revoluce, či první průmyslová revoluce. Vedle technicko-

---

<sup>3</sup> Krásné i informačně bohaté svědectví industrializačního přerodu naší země poskytují například staré fotografie a obrazy. Zachycují vpád technické civilizace do zatím jen málo dotčené krajiny, ukazují lidi při práci, ale také při zábavě a sportu, nabízejí pohledy, na stavbu tratí, mostů či přístavů, ukazují původní architekturu, ještě nepoznamenanou pozdějšími přestavbami a úpravami, dobové odívání atd., zkrátka svědectví které nám žádný text, tak úplně zprostředkovat nedokáže. Viz například: Tvář průmyslové doby, svědectví fotografie (2007); Míka (2007): Zapomenuté obrazy. Praha 19. století

<sup>4</sup> Hozák, 2007, s. 7

<sup>5</sup> Více například: Míka, 1980

technologických změn (zaváděly se např. nové výrobní stroje, spřádací stroje, tkací a pletací stavy, válcové potiskovací stroje, stroje na výrobu papíru v rolích, parní stroje), přinesla i změny v oblasti sociální či ekonomické (utváření vnitřního trhu, podnikatelských skupin, nový životní styl). Proces industrializace byl v habsburských zemích procesem kontinuální (narozdíl od Anglie). Na protoindustriální období (cca do 1795) navazovala fáze, ve které byly zaváděny první pracovní a pohonné stroje zejména do textilních továren (cca do 1825), v dalším období nabyl průmyslový růst vyšších a trvalých hodnot a v českém prostředí je možné ho označit za nástup průmyslové revoluce.<sup>6</sup> V průběhu průmyslové revoluce procházel průmysl v českých zemích postupným vývojem a strukturálními změnami. Průmyslová revoluce se nejdříve projevila v textilním průmyslu, postupně se začala prosazovat v průmyslu potravinářském, zvláště cukrovarnictví. V osmdesátých letech 19. století se do českých zemí přesunula těžba uhlí a výroba železa, s tím souvisel rozvoj strojírenského průmyslu, do popředí se dostal těžký průmysl. V polovině devadesátých let přišla takzvaná druhá průmyslová revoluce, či jinak řečeno, technická revoluce, doprovázená řadou technických vynálezů a vylepšení. Výkonnější parní turbíny nahradily parní stroje. Narůstalo využívání elektrické energie, která začala nahrazovat energii parní. České země měly v průmyslové výrobě v rámci Předlitavska významné postavení. K roku 1880 připadlo na české země 63%<sup>7</sup> výroby Předlitavska a tato dominance nadále narůstala až do počátku první světové války. Stále důležitějším palivem pro průmysl se stávalo uhlí, které vytápělo stále častěji zaváděné parní stroje, přechod ze dřeva na uhlí tak byl jedním z rysů průmyslové revoluce. K pokusům o jeho těžbu docházelo i v okolí Prahy například na území Libně či Hloubětína, ale také na Petříně.<sup>8</sup> Jedním z měřítek ukazujících postup průmyslové revoluce je zavádění parních strojů do výroby. Na přelomu let 1841-1842 pracovalo v Čechách cca devadesát jedna parních strojů, na Prahu jich pak připadlo osmnáct, o pět let později jejich počet v Čechách stoupl na sto třicet sedm a v Praze na dvacet pět.<sup>9</sup> Roku 1913 bylo v Čechách soustředěno 59,08%

---

<sup>6</sup> Jakubec, Jindra, 2007, s. 155-156

<sup>7</sup> Janák, 2007, s. 243

<sup>8</sup> Více například: Míka, 1980

<sup>9</sup> Míka, 1981, s. 109

parních strojů v rámci Předlitavska.<sup>10</sup> Praha s ohledem na počet provozovaných parních strojů patřila k nejvyspělejším průmyslovým centrům monarchie, většina z nich pracovala v předměstských továrnách. Parní stroje nacházely nejčastěji použití v textilním a strojním průmyslu.

Pro vznik a vývoj pražské průmyslové oblasti byla důležitá dlouhá řemeslná tradice místa, která vytvářela technické zázemí pro výstavbu prvních strojíren. Praha byla přirozeným geografickým centrem a historickým sídlem správních úřadů. V Praze a jejím nejbližším okolí se soustředil velký počet obyvatel (bylo to největší město v českých zemích) a byl zde dostatek kvalifikovaných pracovníků vyspělých řemeslnických oborů a technicky vyškolených i vědecky erudovaných odborníků. Díky hustotě osídlení poskytovala Praha také větší možnosti odbytu, jak pro luxusní zboží, tak pro zboží denní spotřeby. Průmysl do měst přitahoval také jejich velký obchodní potenciál a dostupnost velkých úvěrových možností poskytovaných zde sídlícími bankovními ústavami. K významu Prahy jako průmyslového centra přispěla také blízkost uhelných pánví Kladenska a Slánska a železářská výroba na Kladensku a v Králově Dvoře u Berouna.

Nedílnou součástí industrializace byl proces tzv. klasické industriální urbanizace. V Českých zemích bychom její začátek mohli zařadit zhruba do první poloviny 19. století. Tato doba byla typická rychlým růstem obyvatel,<sup>11</sup> technickými inovacemi, vznikem prvních manufaktur a posléze továren. Obyvatelstvo se začalo koncentrovat do urbánních oblastí, změnila se skladba hospodářství, začal dominovat průmyslový sektor, změnila se sociální a prostorová organizace společnosti.<sup>12</sup> Zatímco manufakturní výroba, závislá především na vodním pohonu, se rozvíjela spíše na venkově a v malých městech na horních tocích řek, tak průmysl, který využíval parní pohon, se začal stěhovat a soustřeďovat do větších měst. Parní energie tak výrazně přispěla k růstu nových i starších měst, měla totiž

---

<sup>10</sup> Janák, 2007, s. 246

<sup>11</sup> Více například: Livi Bacci (2003)

<sup>12</sup> S vynálezy a zaváděním pracovních strojů do výroby přišel například zcela nový fenomén, práce kdysi rozptýlená v malých dílnách, jež byly integrální součástí rodinných domů, se osamostatnila, vzniklo nové místo kde se jen o pracovalo. Technické vynálezy tak měly vliv na nové formy práce a bydlení (Více viz Musil, 2002).

výrazně dostředivé tendence.<sup>13</sup> Pára se totiž nejlevněji vyrábí ve velkém množství a energie z parního stroje se nedá přenášet na velkou vzdálenost, vznikaly tak velké tovární komplexy zaměstnávající několik set zaměstnanců. Zároveň s průmyslovou výrobou se rozvíjela železniční doprava. Uhlí jako zdroj energie pro parní stroje se dopravovalo ponejvíce železnicí, stejně tak i suroviny potřebné pro výrobu a poté i produkty. Z ekonomických i praktických důvodů bylo vhodné, aby vznikalo více továren na jednom místě, vytvářely se tak nové městské průmyslové čtvrti s továrnami, nádražími, skladišti, překladišti a železničními vlečkami. Zprvu se po železnici dopravovaly pouze suroviny a zboží, nesloužila jako osobní doprava a dosavadní způsoby osobní dopravy přepravu většího počtu lidí nezajistily, přičemž nejobvyklejší způsob – pěší chůze – znamenala ztrátu cenného času. Proto bylo nutné, aby lidé pracující v průmyslu měli ubytování v blízkosti pracoviště a zároveň, aby se rozvíjely levné způsoby veřejné dopravy. Praha se stávala „*velkým, hustě zastavěným a rychle rostoucím městem, jediným centrem, kam se sbíhaly dopravní linky, často oddělených společností, /.../ a vděčí za svůj charakteristický tvar z velké míry dostředivým silám páry.*“<sup>14</sup>

Další zlom nastal s přelomem 19. a 20. století, kdy vztah mezi urbanizací a rostoucím průmyslem začal slábnout. Průmysl přestával být závislý na uhlí jako zdroji energie, nastoupila nová síla se zcela jiným charakterem, totiž elektrická energie. Oproti páře má elektřina výrazné dekoncentrační účinky,<sup>15</sup> je přenosná do velkých vzdáleností, a lze ji úspěšně a ekonomicky používat jak ve velkých tak malých podnicích. Dekoncentrační vliv měl i vynález telegrafu, telefonu, spalovacího motoru a následný rozvoj automobilismu. Nastalo tak nové období ve vývoji měst tzv. suburbanizace, to už je však jiná kapitola.

---

<sup>13</sup> Musil, 2002, s. 29

<sup>14</sup> Musil, 2002, s. 31

<sup>15</sup> Musil, 2002, s. 32

## 2.1 Vznik „Velké“ Prahy

Praha začala s přeměnou na moderní industriální centrum již koncem 18. století, kdy zde začal vznikat textilní průmysl, ale výraznější rozvoj nastal až v čtyřicátých letech 19. století. Za tímto růstem stál především rozvoj pražského průmyslu. *„Hlavním faktorem růstu největších měst v českých zemích /.../ v letech 1830-1930 byla přítomnost velkého průmyslu nebo hornictví.“*<sup>16</sup> V polovině 19. století byla Praha ještě sevřena hradbami.<sup>17</sup> Kolem historického jádra Prahy postupně vyrůstal pás předměstských<sup>18</sup> a příměstských obcí. Hlavním důvodem jejich rozvoje byl průmysl, pro jehož velké závody již nebylo ve vnitřní Praze místo, proto se přesouval na okraje města. Význam předměstských a příměstských obcí na rozvoj pražské aglomerace dobře dokládá růst počtu obyvatel, zatímco mezi roky 1850 a 1900 vzrostlo obyvatelstvo vnitřní Prahy ze 118 405 na 165 448 tak obyvatelstvo předměstských a příměstských čtvrtí, v hranicích Prahy z roku 1922, vzrostlo za stejné období z 38 828 na 348 897.<sup>19</sup> Počet obyvatelstva ve vnitřní Praze rostl zhruba do roku 1870, potom je zde zaznamenán úbytek obyvatelstva či jen jeho mírný nárůst, zatímco předměstské a příměstské obce rostly i nadále. Růst počtu obyvatel pražské aglomerace tak šel především na jejich vrub, jak o tom vypovídá tabulka č. 1.<sup>20</sup> Od sedmdesátých let 19. století se tak růst obyvatelstva a výstavba soustředila především do předměstských obcí Smíchova, Karlína, Královských Vinohrad a Žižkova, také do Holešovic-Buben, Libně atd. Vznikaly tu nové průmyslové závody, s nimi také přicházela potřeba výstavby nových obytných domů pro zaměstnance továren. Na přelomu století již výstavba pronikla i do vzdálenějších míst a Praha a její okolní obce začaly pomalu splývat v jeden velký městský celek. Na Nové Město pražské navazovaly Karlín, Žižkov, Vinohrady a Vyšehrad. K Malé Straně se přimknul Smíchov. Prstenec obcí se dále

---

<sup>16</sup> Horská, 2002, s. 197

<sup>17</sup> Povolení na zbourání hradeb dal císař František Josef I. roku 1866, jejich bourání však kvůli administrativním i finančním potížím započalo až roku 1874 a trvalo skoro až do vypuknutí první světové války. Zastavování bývalého fortifikačního území bylo také velkým impulsem pro růst zástavby a potažmo nárůst počtu obyvatel. Více například: Dějiny Prahy II., (1998)

<sup>18</sup> Oficiální status předměstí měly jen čtyři obce: Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov.

<sup>19</sup> Havránek, 1970, s. 73.

<sup>20</sup> Viz níže s. 15

rozšiřoval, na Karlín navázala Libeň, na Vinohrady Vršovice a Nusle, na Smíchov Košíře.

Nově se utvářely zásady výstavby města – šířka a směr ulic, výška domů, či velikost zastavěné plochy. Při zakládání ulic se mělo dbát i na směr převládajících větrů, při výstavbě průmyslových závodů na to, aby co nejméně ovlivňovaly životní prostředí v okolí. Také se mělo dbát na správné rozmístění nádraží, tržnic, či skladů. S ohledem a šetrností se mělo přistupovat k historickým památkám.<sup>21</sup> Tyto zásady byly samozřejmě mnohdy porušovány.

K rozvoji Velké Prahy, lépe řečeno k růstu celé pražské aglomerace, velkou měrou přispělo zlepšení dopravní a komunikační sítě, v prvních desetiletích 19. století byly dokončovány silnice spojující Prahu se vzdálenějšími centry průmyslu a obchodu, ve čtyřicátých letech zahájila provoz parní železnice, na Vltavě začala fungovat parní lodní doprava. Přes Vltavu se stavěly nové mosty. V sedmdesátých letech 19. století zahájila provoz pražská koňka a v devadesátých letech elektrická tramvajová doprava.

I když předměstské a příměstské obce začaly vytvářet s Prahou jeden celek, její administrativní hranice zůstávaly dlouho nezměněny, což přinášelo značné komplikace například s dodávkami potravin, či v přípravě a realizaci velkých projektů, jako bylo například budování kanalizační sítě. V polovině 19. století se Praha stále rozkládala na poměrně malém prostoru a dosahovala výměry nějakých 800 hektarů. První pokusy o administrativní rozšíření Prahy spadají do roku 1849, skončily však neúspěšně.<sup>22</sup> Až roku 1883 byl připojen Vyšehrad, roku 1884 Holešovice-Bubny a roku 1901 Libeň, s nimi pak rozloha Prahy překročila 2 000 hektarů.<sup>23</sup> K dalšímu rozšíření Prahy došlo až v době první republiky, kdy byla zákonem z roku 1920 vytvořena Velká Praha, zákon však vešel v platnost až 1. ledna 1922.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Více viz Hlavsa, 1970

<sup>22</sup> Připojen byl roku 1850 jen Josefov, který však byl v podstatě integrální součástí Starého Města.

<sup>23</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 117

<sup>24</sup> Zelinka, 1955, s. 16

Tabulka č. 1, *Vývoj počtu obyvatel Prahy a vybraných předměstských a příměstských čtvrtí v druhé polovině 19. století*

obec (čtvrť)	obyvatelstvo přítomné při sčítání lidu						
	1846	1850	1857	1869	1880**	1890**	1900
<b>vnitřní Praha</b>							
Staré Město	34 748		43 311	46 060	44 027	42 332	37 901
Josefov	5 952		8 409	10 296	10 668	11 535	9 047
Nové Město	50 712		64 310	73 277	74 335	75 734	85 470
Malá Strana	18 750		21 054	22 140	20 963	20 447	24 128
Hradčany	5 274		5 504	5 940	5 825	5 805	8 902
<b>vybrané předměstské a příměstské obce</b>							
Karlín		9 627	12 048	13 384	17 250	19 540	21 555
Smíchov		5 273	9 147	15 382	24 984	32 646	47 135
Žižkov				4 336	21 212	41 236	59 326
Král. Vinohrady*		410	1 956	1 274	14 831	34 531	52 504
Holešovice-Bubny		1 401	1 795	3 094	10 852	15 352	30 814
Libeň		2 210	3 804	5 845	9 669	12 536	21 242
Bubeneč		524	870	1 083	1 394	1 698	5 538
Vysočany		617	1 393	1 766	2 334	3 329	4 406

\* údaje z let 1850 a 1857 zahrnují i území budoucího Žižkova

\*\* údaje z let 1880 a 1890 zahrnují pro obast vnitřní Prahy i vojsko

Upraveno z: Havránek, Jan: Demografický vývoj Prahy v druhé polovině 19. století in Pražský sborník historický 1969 - 70

### 3 PRŮMYSLOVÉ DĚDICTVÍ V PRAZE

Hmotnými památkami procesu urbanizace a industrializace v Praze jsou urbanistické celky průmyslových čtvrtí a zejména jednotlivé průmyslové objekty.<sup>25</sup> Jsou součástí průmyslové kultury té doby a tedy i našeho kulturního dědictví. Jako takové si zasluhují pozornost a péči. Staré průmyslové objekty z 19. a počátku 20. století jsou u nás stále poměrně často přehlíženy a každou chvíli podlehne některý z nich demolici. Mnoho lidí ještě dnes stále odmítá uznat, že jsou součástí kulturního dědictví, dokonce, že něco takového jako průmyslové dědictví vůbec existuje. „*Možná právě malý časový odstup – řádově v desítkách let – je hlavním důvodem k obecnému despektu, bohužel často i ze strany ortodoxních památkářů, pro které končí historie barokem.*“<sup>26</sup> Možná bychom si tedy nejprve měli uvědomit, jaký význam měla doba jejich vzniku, jak velkými a převratnými změnami prošla naše země v době průmyslové revoluce a industriální urbanizace. Byla to také

<sup>25</sup> „Mezi objekty průmyslového dědictví patří různé stavby a strojní zařízení, dílny, továrny, mlýny, skladiště, obchody, doly, místa, kde se zpracovávají a čistí suroviny, a objekty, kde se vyrábí, přenáší a využívá energie. Patří sem i dopravní stavby a veškerá infrastruktura, či místa mající vztah k průmyslu“ (Charta průmyslového dědictví, čl. 1)

<sup>26</sup> Lang, 2007, in Druhý dech průmyslové architektury, s. 18

doba českého národního hnutí a sebeurčení, vývoje občanské společnosti a vytváření předpokladů k vytvoření samostatného národního státu. Tyto snahy by bez rozvoje průmyslu nemohly mít úspěch. Byla to doba, která změnila tvář naší krajiny, našich měst a proměnila i způsob našeho života, zviditelnila místo a význam českého národa na mapě Evropy, v rámci moderní společnosti. Byla to také shodou okolností doba vytváření našeho historického vědomí i zásad památkové péče. Přímými výsledky těchto procesů je vznik průmyslových objektů a zón, ekonomických a společenských vztahů. Měli bychom si uvědomit, že stejně jako jsme v té době začali programově chránit a udržovat historické hrady, zámky, paláce, kláštery a kostely, měšťanské domy, o něco později i urbanistické celky, je nyní nejvyšší čas chránit a udržovat i staré průmyslové objekty - chrámy a paláce věku železa a páry.

Demokratické kapitalistické země, ve kterých se nezpřetrhala kulturní tradice, začaly své průmyslové dědictví chránit už dříve a mohou nám nyní sloužit jako příklad, co má a nemá v této souvislosti smysl. Do počátku sedmdesátých let 20. století panoval všeobecný nezáměr o architekturu z doby industrializace. Pak se však situace začala měnit a během sedmdesátých let se ve Velké Británii zrodil nový obor průmyslová archeologie. Průmyslová archeologie je interdisciplinární obor, jenž studuje všechny hmotné, obrazové i písemné prameny. Sleduje stavby v kontextu historického, společenského a politického vývoje, v kontextu architektonického vývoje, v kontextu místa – urbanistického celku, urbanizované krajiny, sleduje průběh a důsledky industriálních procesů.<sup>27</sup> První mezinárodní Kongres zabývající se uchováváním průmyslových památek se konal roku 1973 v Iron Bridge ve Velké Británii (v kolébce průmyslové revoluce). Na druhém kongresu v roce 1975 v Bochumi byla založena organizace The International Committee for Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), jež se zaměřuje na širokou oblast průmyslového dědictví. Vedle průmyslové architektury se zabývá i průmyslovým prostředím a historií práce a výroby. Byl tak odstartován proces zájmu o průmyslové dědictví a po celé Evropě začaly vznikat instituce zabývající se jeho ochranou. Dnes se konají různá vědecká setkání i umělecké akce, happeningy

---

<sup>27</sup> Charta industriálního dědictví čl. 1



či pravidelné výstavy, jejichž tématem je problematika průmyslového dědictví. Pořádají se veřejné architektonické a urbanistické soutěže a umělecké výstavy zabývající se způsoby využití starých průmyslových objektů a území. U nás od sedmdesátých let 20. století existuje v rámci památkové péče „Program záchrany, obnovy a společenského využití památek výroby, vědy a techniky“. V roce 1986 pak byla při Národním technickém muzeu (NTM) v Praze ustanovena Sekce ochrany průmyslového dědictví. Při Českém vysokém učení technickém (ČVUT) vzniklo v roce 2001 Výzkumné centrum průmyslového dědictví (VCPD). VCPD je multidisciplinárním pracovištěm, které se snaží identifikovat, mapovat a hodnotit průmyslové dědictví České republiky. V červenci roku 2003 na mezinárodním kongresu TICCIH v Nižním Tagilu u Moskvy byla sepsána Charta industriálního dědictví. Přes všechnu tuto snahu však stále ještě jsou průmyslové památky na okraji odborného i veřejného zájmu.

Jestliže tedy chceme, aby si průmyslové objekty získaly a udržely veřejné uznání průmyslových či kulturních památek,<sup>28</sup> případně uměleckých konceptů, měli bychom určovat a rozlišovat jejich hodnoty. S určením a rozlišením hodnot by nám mohla pomoci práce významného teoretika restaurování Cesare Brandiho.<sup>29</sup> Průmyslové stavby v kontextu místa jsou bezesporu architektonickými - urbanistickými díly. Často byly svými objednateli koncipovány nejenom k čistě praktickým účelům, ale i s ambicí vyjádřit jejich místo ve společnosti, přístup k člověku, k přírodě apod. Byly to tedy obrazy – reprezentace, zobrazovaly určité myšlenky. Byly také často zadávány významným architektům. Mají také bezesporu hodnotu historickou – vypovídají o době a společnosti. Už si získaly nebo si zasluhují uznání za historické památky a umělecká díla. Umělecké dílo se podle Brandiho uměleckým dílem stává prostřednictvím jedinečného uznání, které se odehrává ve vědomí každého individua.<sup>30</sup> Hodnota uměleckého díla se pak dělí na dvě části, na hodnotu estetickou a historickou. Hodnota estetická *„odpovídá základnímu faktu uměleckosti, pro niž je umělecké dílo uměleckým dílem,“*

---

<sup>28</sup> Podkategorií kulturních památek, kterou jsou zapisovány v seznamu kulturních památek, jsou průmyslové památky a technické památky. Průmyslové památky jsou movité a nemovité, vyskytují se buď v památkových rezervacích nebo v památkových zónách.

<sup>29</sup> Brandi CV

<sup>30</sup> Brandi, 2000, s. 20

hodnota historická přísluší dílu „jako lidskému produktu v určitém čase a místě vytvořeném a v určitém čase a místě se nalézajícím.“<sup>31</sup> Restaurování v tomto případě představuje „metodologický moment uznání uměleckého díla v jeho fyzické soudržnosti a v jeho bipolaritě estetické a historické z hlediska jeho předání do budoucna.“<sup>32</sup> Brandi je pak zastáncem především estetické hodnoty, která by dle něj měla mít přednost před hodnotou historickou, či materiální konzistencí díla a právě v estetické hodnotě vidí jedinečnost uměleckého díla. Při restaurování stavebních památek vyzdvihuje Brandi především jejich prostorové vztahy, neboť památka vznikla v nějakém prostoru, prostředí, které na ni působilo při jejím vzniku a nadále se spolu s památkou utvářelo, památka se svým prostředím tak říká „srostla“ a při ochraně stavební památky bychom tedy měli brát zřetel i na ochranu okolního prostředí a jejich prostorových vztahů. Pakliže se naopak promění samo prostředí, je třeba se pokusit o nápravu a uvedení prostředí do původního stavu. S památkou se však nesmí hýbat i kdyby tyto změny byly nevratné.<sup>33</sup> Charta restaurování 1972<sup>34</sup> v souvislosti s restaurováním architektury mluví o vyhýbání se všem zásahům, které by znamenaly inovaci či obnovu původního stavu, či o tom, že adaptace musí být omezeny na minimum, o důsledném zachování vnější podoby apod. Zde už bychom vzhledem k tomu, že u průmyslových objektů nebudeme tak zdůrazňovat funkci uměleckou, ale budeme spíše sledovat specifickou vazbu estetiky a funkčnosti stavby a její historickou hodnotu, měli vystoupit z příliš úzkého sevření, jež nám může nabídnout pole restaurování. I když je vhodné (a možné) některé průmyslové památky konzervovat,<sup>35</sup> sanovat<sup>36</sup> a restaurovat<sup>37</sup> jako umělecká díla a pak je využívat např.

---

<sup>31</sup> Brandi, 2000, s. 23

<sup>32</sup> Brandi, 2000, s. 24

<sup>33</sup> „Je naprosto nepřijatelné rozebrání a opětovné sestavení památky na jiném místě, než kde byla postavena; ještě spíše než z historické existence vyplývá tato nepřijatelnost z estetického požadavku, neboť změnami prostorových parametrů se oslabuje památka jako umělecké dílo“ (Brandi, 2000, s. 117). Tuto myšlenku by u nás bylo zajímavé prověřit na existenci četných skanzenů a souborů lidové architektury. Samozřejmě, že část těchto staveb sem byla přenesena kvůli záchraně před demolicí (takovouto záchranu památky Brandi připouští), ale některé sem byly přeneseny právě proto, že se jejich původní prostředí zcela proměnilo, kdy se roubené chaloupky ocitly v obležení panelových domů apod., kdy i estetické hledisko mluvilo pro jejich přemístění.

<sup>34</sup> Celý její text viz Brandi, 2000, s. 121 - 142

<sup>35</sup> Konzervace, odborné zajištění stavby před chátráním a rozpadem, aniž se mění, doplňuje či rekonstruuje stav, v jakém se dochovala. Z latinského *conservo* – zachovat, uchránit (Encyklopedie světové architektury, část I., 2002, s. 511).

<sup>36</sup> Sanace, v širším slova smyslu zajistit a tedy zachovat (tzn. vč. event. konzervátorského zásahu)

pro muzejní účely, tak častěji se v praxi setkáváme spíše s objekty, které byly adaptovány<sup>38</sup>, revitalizovány<sup>39</sup>, renovovány,<sup>40</sup> a došlo u nich ke konverzi. „Konverzí označujeme souhrn procesů, jimiž po zániku původního účelu stavby či souboru staveb tyto prostorové struktury zachováme a příslušným způsobem upravujeme pro nové využití tak, aby dále sloužily pro nově vybranou funkci.“<sup>41</sup> Charta industriálního dědictví poukazuje navíc na společenskou hodnotu průmyslových objektů, kdy průmyslové dědictví figuruje jako dokument života obyčejných lidí a dodává tak pocit identity, dále na hodnotu vědeckou a technickou v souvislosti s historií výroby, strojírenství a stavebnictví (vědecká a technická hodnota tak částečně odpovídá Brandiho pojetí historické hodnoty) a samozřejmě mluví i o estetické hodnotě ve spojitosti s architektonickými kvalitami objektů.<sup>42</sup>

Ve světě i u nás se v praxi potvrzuje, že životaschopnějším způsobem využití průmyslových objektů je dát jim nové využití, než z nich učinit muzea. To samozřejmě znamená hledat i jiné přístupy k nim, než jaké můžeme sledovat při restaurování uměleckých děl. Samozřejmě jsou takové objekty, kde je jejich historická a technická hodnota tak veliká, že bychom je měli „zakonzervovat“ jako hmotné svědky své doby a technického umu své generace. Je však logické, že nemůžeme ze všech starých průmyslových objektů vytvořit muzea, musíme pro ně hledat nová uplatnění, nebát se dát starým průmyslovým objektům novou a hlavně společensky potřebnou funkci. Hodnoty estetické či sociální se mohou

---

<sup>37</sup> Restaurace (oprava památky), vedle konzervace se přistupuje i doplnění menších a méně podstatných částí. Z latinského *restaure* – opět vystavět (Encyklopedie světové architektury, část II., 2002, s. 797). Spolu s konzervátorským zásahem se přistupuje i k doplnění určitých chybějících původních partií artefaktu a v rámci finálního zpracování k jejich propojení s celkem (např. struktura povrchů, barevné pojednání doplňků a pod.).

<sup>38</sup> Adaptace, přizpůsobení stavby novému účelu. Úprava, přestavba a dostavba starší budovy při zachování její podstaty. Z latinského *adaptatio* – přizpůsobení. (Encyklopedie světové architektury, část I., 2002, s. 9).

<sup>39</sup> Revitalizace, v širším slova smyslu znovu uvedení do provozu (může obsahovat formy adaptace, renovace, konzervace, restaurování atd.), tento provoz nemusí nutně sledovat původní funkci objektu. Z latinského *re* – znovu, *vitalis* – životní (tedy znovuoživení) (Encyklopedie světové architektury, část II., 2002, s. 798).

<sup>40</sup> Renovace (obnova), jedná se o úplnou obnovu poškozené či zchátralé stavby do původního stavu. Z latinského *renovo* – obnovit (Encyklopedie světové architektury, část II., 2002, s. 797).

<sup>41</sup> Zemánková, 2003, s. 10

<sup>42</sup> Charta industriálního dědictví čl. 2

v objektu zachovat i při jeho revitalizaci a konverzi, dokonce se mohou při těchto přístupech i zdůraznit.

Jestliže průmyslové stavby uznáme za součást naší historie, ale hlavně zároveň i za součást naší současnosti a budoucnosti, není nutné je „zakonzervovat“ pro současnost (tedy nepohlížet na ně jako na zrestaurované monumenty historie), ale především je oživit – dát jim aktuální význam a smysl. Učinit je součástí našeho života, místy kde bydlíme, kde se bavíme, kde pracujeme a tam, kde to je možné je citlivě adaptovat pro nový účel.

Základem jakéhokoli pozitivního přístupu k nim je ovšem v první řadě zabránit jejich zániku, jejich zbytečným a hlavně nenávratným destrukcím a devastacím. Probudit zájem o ně, vnést do veřejného diskurzu otázky potřeby jejich dalšího využití a uznání jejich hodnot uměleckých, estetických, historických, sociálních či technických. Zkušenosti ze zahraničí ukazují přinejmenším dvě cesty k využití průmyslových objektů. Jednak „shora“ státem a jeho institucemi řízená cesta ochrany průmyslového dědictví, která však musí být provázená investicemi do jeho obnovy, údržby a nového společenského provozu. V ní je prostor i na důslednější památkovou ochranu objektů a zón, ale na druhou stranu i nebezpečí vytvoření „skanzenu,“ který je atraktivní jen pro úzký okruh návštěvníků – uživatelů. Druhá cesta vede „zdola“ a zdá se účinnější. Je spontánní, různí jednotlivci i korporace využívají relativní ekonomické dostupnosti průmyslových objektů i lokalit a naplňují je novou činností výrobní, obchodní a často i aktivitami z oblasti umění a zábavy. Zároveň s objekty ožívují i jejich okolí a dávají mu nový společenský význam – mění charakter místa. Stát může tyto jednotlivce i korporace příznivě motivovat - podporovat daňovými úlevami, příspěvky, granty apod. V zemích, kde tato nepřímá podpora státu funguje se tato cesta ukazuje jako nejlepší. Není v ní sice tolik prostoru pro důslednou památkovou ochranu ze strany státu, ale ukazuje se, že promyšlené a citlivé architektonické – urbanistické řešení samo o sobě zvyšuje atraktivitu místa (proto se investorům „vyplatí“) a zároveň zdůrazňuje jeho původní hodnoty.

## 4 RŮZNÉ PŘÍSTUPY K STARÝM PRŮMYSLOVÝM OBJEKTŮM

Přístupy k objektům průmyslového dědictví se v průběhu doby vyvíjely průběžně. Nejprve převažovaly názory, že pokud objekt ztratil svou původní funkci, musí ustoupit novému. Zůstala jen hodnota místa. Docházelo k úplným demolicím průmyslových objektů s cílem uvolnit pozemky pro novou výstavbu. Dalším přístupem byl výběr typických průmyslových objektů různých odvětví k tomu, aby se staly muzei svého oboru. Docházelo k jejich konzervaci či adaptaci na muzea technických, technologických a civilizačních postupů své doby. Až později se objevily názory, které prosazovaly kulturně historická kritéria pro zachování starých průmyslových objektů, stará budova má být obdařena novou funkcí a změněna prostředky konverze. Vzniká tak nové dílo jako spojení starých a nových částí. Jako zatím poslední se objevily přístupy opírající se o rozsáhlé urbanistické projekty. V rámci nich se staré a chátrající komplexy budov i větších území mají navracet do aktivních městských funkcí, přičemž se vytváří či nově organizují vazby s širším okolím.<sup>43</sup> Ačkoliv se tyto různé přístupy objevovaly v čase postupně, neznamena to, že by ty novější nahradily ty starší, spíše koexistují vedle sebe, jak se dále pokusíme ukázat. Zatím nejsmutnějším přístupem je opuštění objektu – místa a ponechání „ladem“ tzv. brownfield.<sup>44</sup>

Pro ilustraci různých přístupů k vysloužilým průmyslovým objektům, jsme se snažili vybrat v Praze typické příklady. Přístup „zbourat a postavit něco nového“ v naší práci zastupuje automobilka Praga v Libni a pekárna a mlýn Odkolek ve Vysočanech. Muzeální využití starých průmyslových objektů reprezentuje čistírna odpadních vod v Bubenči. Příklady konverzí představuje vozovna Karlín a továrna MEWA na Smíchově. A konečně jako ukázka rozsáhlého průmyslového „úhoru“ – brownfield - zde slouží nádraží Holešovice-Bubny.

---

<sup>43</sup> Zemánková, 2003, s.39

<sup>44</sup> Jelikož je dnes již termín „brownfields“ v odborné i laické literatuře hojně používán, budu jej i nadále v textu používat v jeho anglické podobě. Možným překladem by mohl být termín „průmyslový úhor“.

## 4.1 Bourání starých továren

Po druhé světové válce se urychlilo tempo urbanistických proměn v evropských (ale i v zámořských) městech, na předměstích se začaly budovat monofunkční zóny výrobních a skladových ploch, rozvíjela se dopravní a technická infrastruktura. Tyto procesy zasáhly i původní průmyslové areály, nezářídka situované v sousedství historických center měst a hodnota těchto areálů se s ukončením původních aktivit začala rychle snižovat. K tomu ještě přispěly krize a úpadky některých výrobních odvětví od sedmdesátých let 20. století (v západní Evropě, u nás až po pádu komunismu v roce 1989). Dřívější prosperující výrobní budovy se začaly měnit v opuštěné a chátrající objekty. Jejich revitalizace byla bohužel často vnímána jen v optice získání hodnotných pozemků ve městě a často se přistupovalo k demolici budov. Uvolněné pozemky se poté nabízely investorům pro novou výstavbu. S podobným přístupem se však často potýkáme dodnes. *„Opuštěné tovární objekty často ve velmi špatném stavebním stavu s demontovanými technologiemi jsou pro svůj zanedbaný vzhled jaksi prvoplánově zařazeny do kategorie - určeno k demolici.“*<sup>45</sup>

### 4.1.1 Praha 9-Libeň, automobilka Praga

Příkladem významné pražské továrny, která padla ve jménu získání hodnotných pozemků a nové výstavby, je budova bývalé automobilky Praga v Praze 9-Libni.

Automobilka Praga se záhy po svém vzniku stala významnou součástí střeoevropského strojírenského průmyslu a byla jedním z nejdůležitějších reprezentantů pražského průmyslu. Strojírnoství se stalo nejdůležitějším pražským průmyslovým odvětvím. Zpočátku zde převládala ruční práce, od třicátých let 19. století však byly stále častěji zaváděny do výroby parní stroje, které vytlačovaly vodní pohon. Zpočátku se velká část strojů do Čech dovážela, jednalo se však většinou o speciální stroje, ale již v polovině třicátých let se v českých zemích

---

<sup>45</sup> Dvořáková, 2007, in Realit, s. 26

vyráběla skoro polovina zde užívaných parních strojů.<sup>46</sup> Počátky strojírenské výroby byly tedy spojeny se snahou omezit dovoz parních i ostatních strojů z ciziny. Vznik strojíren byl také podmíněn rozmachem ostatních průmyslových odvětví zejména textilnictví, železářství, potravinářství (obzvláště cukrovarnictví), či rozvojem železniční a lodní dopravy. Strojírny u nás pomáhali zakládat cizí odborníci zejména z Anglie a Německa. Již ve čtyřicátých letech 19. století fungovalo v Praze a okolí deset strojíren a Praha se stávala nejvýznamnějším strojírenským centrem v Čechách. Význam Prahy jako strojírenského centra i počet jejích strojíren nadále narůstal. K roku 1865 pracovalo v Praze včetně předměstí na dvacet šest strojíren a dvacet z nich již mělo parní pohon, roku 1885 bylo ve vnitřní Praze jedenáct strojíren, na Smíchově tři a jedna vagónka, v Karlíně pět, v Libni dvě a na Vinohradech tři, avšak od roku 1865 se hodnota jejich výroby zpětinásobila a počet dělníků se přibližně ztrojnásobil.<sup>47</sup> Vedle strojíren, jež vznikaly v pražském čtyřměstí, například továrna Františka Frenzela na zemědělské stroje na Starém a později na Novém Městě, nebo strojírna Evans & Lee, později Breitfeld & Evans<sup>48</sup> vyrábějící především textilní a parní stroje na Novém Městě, vznikaly ty nejdůležitější a největší továrny na pražských předměstích. Tak například roku 1832<sup>49</sup> byla část Thomasovy strojírny přestěhována z Liberecka do Prahy na rozhraní Libně a Karlína a vedle ostatních pracovních strojů se specializovala i na výrobu parních strojů. Později ji získal Joseph John Ruston a vznikla tak známá Rustonka.<sup>50</sup> Roku 1852 byla založena Ringhofferova továrna na železniční vozy na pražském Smíchově.<sup>51</sup> V dubnu 1854 pak vyjely z této továrny vůbec první železniční vagóny postavené na našem území.<sup>52</sup> Roku 1854 založili v Karlíně strojírnu Čeněk Daněk a Josef Götzl, roku 1863 celou strojírnu převzal Daněk, strojírna vyráběla především důlní a cukrovarnické stroje, roku 1872 pak fúzovala se strojírnou Breitfeld & Evens a vznikla Akciová společnost strojírny dř. Breitfeld Daněk a spol.<sup>53</sup> Roku 1871 byla založena jedna z nejvýznamnějších

---

<sup>46</sup> Dudek, 2007, s. 204

<sup>47</sup> Horská-Vrbová, 1970, s. 65

<sup>48</sup> Více například, Hlušíčková, 2003

<sup>49</sup> Míka, 1981, s. 52

<sup>50</sup> Ta bohužel podlehl v letech 2007 a 2008 postupné demolicí.

<sup>51</sup> Hlušíčková, 2003, s. 326

<sup>52</sup> Pacovský, 1982, s. 76

<sup>53</sup> Hlušíčková, 2003, s. 329

Českých strojíren akciová společnost První Českomoravská továrna na stroje v Libni, která se zpočátku zabývala výrobou strojů pro potravinářský průmysl, později přibyla výroba hutnických zařízení, vodních turbin, mostních konstrukcí, parních strojů, lokomotiv a dalších.<sup>54</sup> Vůbec první lokomotiva vyrobená na území českých zemí vyjela právě z libeňského závodu Českomoravské roku 1900.<sup>55</sup> Koncem 19. století se začal oddělovat od strojírenství nově vznikající obor elektrotechnika. V Čechách byl tento obor spojen hlavně se jmény Františka Křížíka a Emila Kolbena. František Křížík svůj elektrotechnický závod přesídlil roku 1884 z Plzně do Karlína, zabýval se hlavně výrobou dynamoelektrických strojů, obloukových lamp, či elektroinstalačního materiálu, jeho závod také výrazně přispěl k elektrifikaci mnoha měst a průmyslu.<sup>56</sup> Emil Kolben svou továrnu spolu s Emilem Bondym založil roku 1896 ve Vysočanech, zaměřili se na výrobu nejrůznějších elektrotechnických strojů a zařízení, jako byly alternátory, transformátory, dynama ale také kompletní zařízení pro vodní elektrárny a mnoho dalších.<sup>57</sup> Důležitým odvětvím pražského strojírenství se na počátku 20. století stává automobilový průmysl. Mezi jeho první a nejvýznamnější představitele patřila automobilka Praga v Libni.

Vývoj Libně významně poznamenal růst průmyslu, zejména strojírenského. Původně byla oblastí zemědělskou s drobnými zemědělskými usedlostmi, vinicemi a letohrádky, ale už v 17. století zde nacházíme papírnu, pivovar, pilu, mlýn či cihelnu.<sup>58</sup> Libeň se skládala ze čtyř osad Staré Libně, Nové Libně, Židovské Libně a Malých Holešovic. Charakter zemědělských osad narušila roku 1845 dráha Praha-Olomouc, která se stala hlavní osou Libně. V její blízkosti se začaly stavět továrny a výrobní podniky. Přesto se Libeň zpočátku rozvíjela jen pomalu, překážkou byla zřejmě přece jen větší vzdálenost od Prahy. Rychlý rozvoj tak přišel až v sedmdesátých letech 19. století a z Libně se stávala průmyslová čtvrť. Mezi nejvýznamnější podniky patřila Českomoravská továrna na stroje založená roku 1871, ale našli bychom zde i přádelnu, tkalcovnu, lihovar, plynárnu, dva

---

<sup>54</sup> Více viz: Českomoravská Kolben Daněk

<sup>55</sup> Pacovský, 1982, s. 76

<sup>56</sup> Hlušíčková, 2003, s. 251

<sup>57</sup> Hlušíčková, 2003, s. 252

<sup>58</sup> Zelinka, 1950, s. 77



pivovary, tři mydlárny a další.<sup>59</sup> Obytné bloky se stavěly směrem ku Praze a směrem k Vysočanům a Hloubětínu. Od roku 1884 byla výstavba řízena regulačním plánem, jež vypracoval ing. Josef Knorr. Největší rozvoj Libně lze datovat do devadesátých let, kdy zde mezi lety 1890-1900 bylo postaveno na 250 domů, další průmyslové závody a také přístav. K rozvoji Libně přispěl i rozvoj komunikační sítě, budovaly se nové silnice spojující Libeň s okolními obcemi, zvláště Karlínem, vybudoval se nový železniční most přes Rokytku a roku 1895 sem dorazila elektrická tramvaj. K roku 1895 tak v Libni pracovalo více než 40 továren a 8 cihelen.<sup>60</sup> Když byla Libeň roku 1901 připojena k Praze<sup>61</sup> byla již významnou průmyslovou čtvrtí.

Pražská továrna na automobily s.r.o. Pragovka byla založena 27. března 1907, původně byla společným podnikem firem Českomoravské strojírny a smíchovské strojírny Ringhoffer.<sup>62</sup> Roku 1909 ze společného podniku firma Ringhoffer odstoupila a celá automobilka přešla pod Českomoravskou. Původně vyráběla automobilka stroje v cizí licenci, první automobil vlastní konstrukce spatřil světlo světa roku 1911.<sup>63</sup> Za první světové války odebírala převážnou většinu produkce rakouská armáda. Roku 1921 fúzovala Českomoravská s Elektrotechnickou továrnou, dříve Kolben a spol. a s Akciovou společností strojírny, dříve Breitfeld-Daněk a spol. Automobilka se tak rozrostla a roku 1927 mělo automobilové oddělení Praga akciové společnosti Českomoravská-Kolben-Daněk zhruba 3 500 zaměstnanců.<sup>64</sup> Automobilka tak rozšiřovala svůj výrobní program a postupně začala vyrábět také pásové traktory, motocykly, terénní vozy a tanky pro armádu. Lehký tank Praga vz. 38 byl ve svých letech světovou špičkou ve své kategorii. Za první republiky vyrobila Pragovka na 60 000 osobních automobilů a patřila k nejvýznamnějším českým výrobcům automobilů. Za druhé světové války závod vyráběl pohonné agregáty pro vojenská vozidla.

---

<sup>59</sup> Hlavsa, 1970, s. 24

<sup>60</sup> Hlavsa, 1970, s. 24

<sup>61</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 522

<sup>62</sup> Roku 1913 začala z výrobou automobilů i jinonická Waltrovka a roku 1929 i vysočanská Aerovka. Více viz: Hlušíčková, 2003

<sup>63</sup> Hlušíčková, 2003, s. 336

<sup>64</sup> Hlušíčková, 2003, s. 337

Automobilka Praga byla ve své době jednou z největších továrních budov u nás, v letech 1917-1918 byla přistavěna ke starším průmyslovým halám První českomoravské továrny na stroje. Autorem architektonického návrhu a konstrukčního řešení nové tovární budovy Pragovky byl Stanislav Bechyně.<sup>65</sup> Její plány vypracoval Zábaj Merz.<sup>66</sup> Železobetonové konstrukce provedla firma Dr. K. Skorkovského z Královských Vinohrad a zednické práce na cihelných výplních firma arch. V. Nekvasila z Karlína. S. Bechyně navrhl pro automobilku pětipodlažní železobetonový skelet zakončený mansardovým podkrovím. Dispozičně byla stavba řešena ve tvaru širokého U. Skládala se z hlavní čtyřpatrové dílenské budovy, na kterou na obou koncích navazovala nižší křídla. Na rozdíl od starších objektů, kde byl železobeton použit pouze na stropní konstrukce, které byly podpírány nosným cihelným zdívem, zde byl železobeton použit jako základní nosná konstrukce a cihelné zdivo sloužilo pouze jako zdivo výplňové. Nosné železobetonové pilíře byly v obvodových zdech spojeny průběžnými nadokenními překlady, čímž vznikl tuhý patrový rám, který byl dále monoliticky spojen s vnitřními sloupy, takže celek vytvořil provázanou samostatnou kostru. Konstrukce budovy skrývala i množství důmyslných technických řešení. Střední sloupy skeletu byly kvůli úspoře prostoru zhotoveny z ovinuté litiny.<sup>67</sup> Ty obvodové sloupy, k nimž byly přizděny komíny byly podélně rozděleny a spojeny pouze v úrovni stropů, čímž vznikla mezera, kde mohlo být vyzděno připojení výhni na komíny. Kvůli možnému sedání bylo komínové zdivo v každém patře na betonové konzoly vyložené z pilířů. V suterénu bylo, u nás poprvé, použito technicky novátorské řešení plochých beztrámových železobetonových stropů nesených osmihrannými sloupy z ovinuté oceli s hřibovými hlavicemi. Toto technické řešení odolává velikým tlakům a přitom je prostorově úsporné. Ovinuté osmihranné sloupy měly průměr pouze 66 cm, při obvyčejném vyztužení a klasickém čtvercovém průřezu by však sloupy musely mít

---

<sup>65</sup> Stanislav Bechyně (1887-1973), stavební inženýr, průkopník českého betonového stavitelství, stal se profesorem na ČVUT, byl také člen ČSAV. Podílel se spolu s V. Havlem na stavbě paláce Lucerna, ve třicátých letech projektoval soustavu hraničního opevnění v Sudetech, projektoval také mosty, např. dálniční most u Senohrab (Dudák, Pošva, Neškudla, 2002, s. 116).

<sup>66</sup> Zábaj Merz (narozen 1886), architekt. Původem z Loun. Vystudoval architekturu na pražské technice. Mezi jeho známá díla patří dům zahradníka u vily Stanislava Bechyně (Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách, 2004, s. 422).

<sup>67</sup> Bechyně, 1919, in Stavitel č. 2-3, s. 35

rozměr 110 x 110 cm.<sup>68</sup> Železobeton byl dokonce použit i na konstrukci střechy na vazníky a vaznice. Dokončit stavbu představovalo velké úsilí, neboť byla budována v hubených válečných letech (1917-1918), což přineslo řadu originálních a nápaditých řešení. Tak například kvůli nedostatku armovacího železa se v jednom patře použilo jako výztuh náhodně sehnanych nýtovaných úhelníků, v garážích se jako nouzové armatury zase použily staré kolejnice.<sup>69</sup> Architektonicky byla budova automobilky řešena jako poměrně střízlivá průmyslová stavba s prvky lineární secese a právě nastupující moderny. Omítané průčelí bylo opticky členěno lizénami a strukturou rozměrných ocelových oken. Výraznými architektonickými prvky byly vertikály komínů a dvojice výtahových věží v rozích objektu, díky nimž získala stavba přezdívku „Libeňský mrakodrap“.<sup>70</sup> Stala se jednou z pohledových dominant této části Libně. V současné době již Pragovka neexistuje. V říjnu roku 2002 podlehl demolici.

Průmyslový charakter Libně zůstal do dnešních dnů poměrně zachován, střídají se tu často již nefunkční továrny s obytnými bloky. Některé staré továrny již podlehl demolici, jiné mají dočasné nové využití, je však nutno najít cesty, jak je do okolního prostředí zapojit natrvalo. Místo zbořeného ČKD Libeň, jehož součástí byla výše popsaná Pragovka, vyrostla multifunkční Sazka Aréna (dnešní O<sub>2</sub> Aréna). Místo tak dostalo nový význam a stalo se sportovním centrem a místem velkých kulturních akcí, velkých koncertů rockových a popových hvězd, motoristických show, boxerských utkání apod. Místo tedy zůstalo živé a zapojilo se do městských sítí, avšak jiným způsobem. Namísto prostoru celodenní práce, kvůli kterému se zde lidé usazovali i na trvalo, zde vyrostlo místo dočasné zábavy, kam lidé přijdou a za pár hodin zase odejdou.

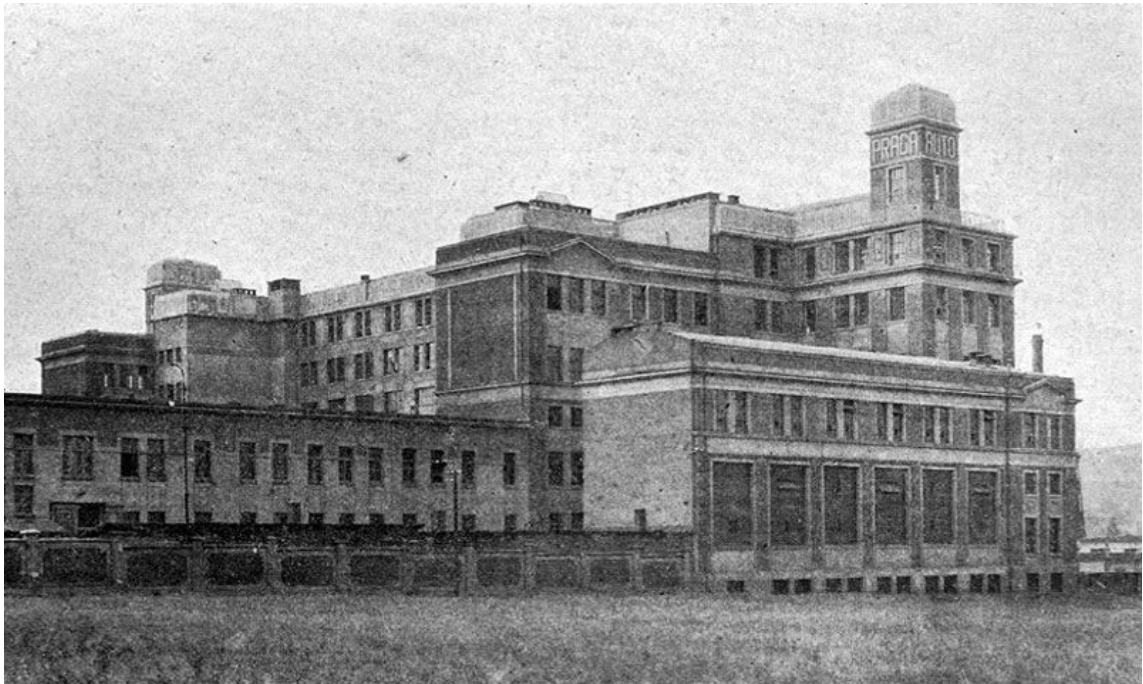
---

<sup>68</sup> Bechyně, 1919, in Stavitel č. 2-3, s. 37

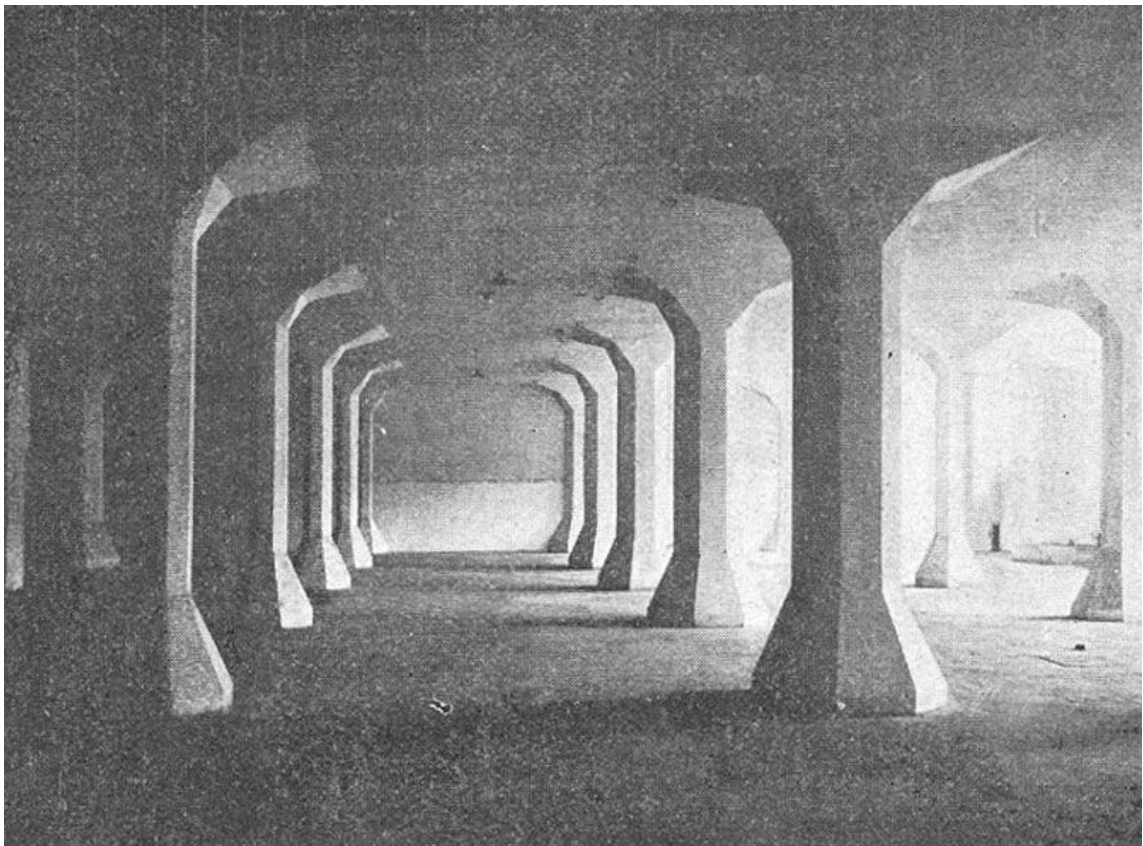
<sup>69</sup> Vorlík, Praga, [online], [cit. 2008-07-20]

<sup>70</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 99

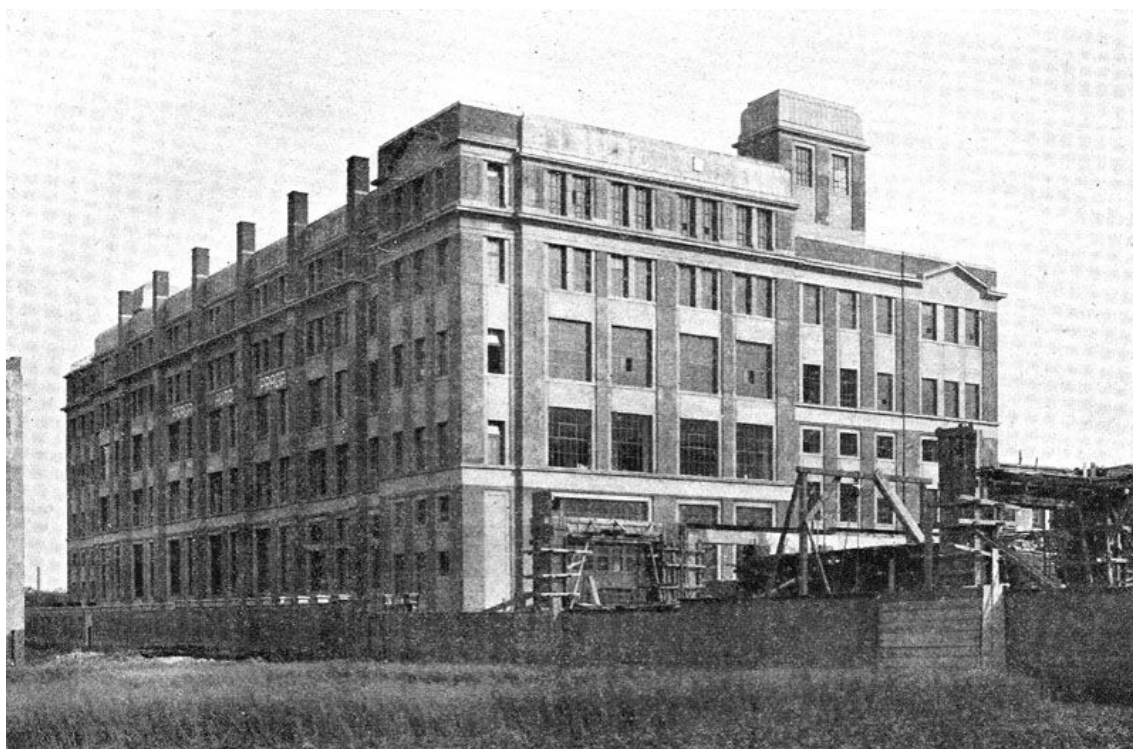
Fotografie č. 1: *Pragovka původní stav, východní pohled*



Fotografie č. 2: *Pragovka, interiér suterénu*



Fotografie č. 3: *Pragovka* původní stav, západní pohled



Fotografie č. 4: *Pragovka* stav před demolicí, západní pohled



#### 4.1.2 Praha 9-Vysočany, mlýn a pekárna Odkolek

Továrna která se demolicí zřejmě nevyhne, stojí v nedalekých Vysočanech. Jedná se o bývalý parní mlýn a pekárnu Odkolek.

Potravinářský průmysl patřil ve druhé polovině 19. století mezi nejrychleji rostoucí průmyslové odvětví českých zemí a rozvoj pražského potravinářského průmyslu je spjat s procesem industrializace a urbanizace Prahy. V rámci Předlitavska se české země podílely na potravinářské výrobě 48,7 %, ve sladovnictví<sup>71</sup> 80 % a v cukrovarnictví<sup>72</sup> dokonce 98 %.<sup>73</sup> Rozvoj potravinářského průmyslu také ovlivnil rychlost a směr industrializačního procesu. Mlynářství se dlouho drželo tradičního vodního pohonu a klasického způsobu mletí, bez použití moderních strojů. Desítky vodních mlýnů byly na Vltavě, ale i v okolních pražských obcích na všech potocích a potůčcích. Nástup velkých strojních mlýnů v Praze (tzv. americké umělecké mlýny) začal ve čtyřicátých let 19. století, kdy po ničivé povodni roku 1845 byla založena akciová společnost, která financovala postavení parního mlýna na Smíchově, ten začal mlít roku 1846<sup>74</sup> a současně probíhala stavba mlýna v Tróji. Na počátku 20. století pak vznikly velké parní mlýny v Holešovicích či Odkolkův parní mlýn a pekárna ve Vysočanech.

---

<sup>71</sup> Pivovarnictví u nás bylo tradičním a významným odvětvím. Na výrobu piva měla až do roku 1869 monopol šlechta a právováreční měšťané. Výroba piva v Praze byla roztržena v mnoha pravovárečných domech a přetrvával zde jen pomalu se měnící cechovní systém. Tak například k roku 1841 vařilo pivo jen v pražském čtyřměstí na 44 pivovarů (Hlušíčková, 2003, s. 293). Nástup k velkovýrobě piva v Praze je spjat s rokem 1846, kdy prošel modernizací pivovar Františka Wanky (pivovar u Primasů, na rohu Štěpánské ulice a Václavského náměstí), zde byl poprvé v Čechách při výrobě piva použit parní stroj (více např. Míka, 1981; Hlušíčková, 2003). Od druhé poloviny 19. století pak docházelo k zakládání velkých pivovarů s moderním technickým zázemím. Například roku 1869 byl založen velký Akcionářský pivovar na Smíchově (dnešní Staropramen), roku 1895 První pražský měšťanský pivovar v Holešovicích (Hlušíčková, 2003, s. 303, 309).

<sup>72</sup> Cukrovarnictví u nás patřilo mezi nejvýznamnější obory potravinářského průmyslu. Zpočátku se dovážel třtinový cukr ze zámoří, posléze vznikla roku 1787 na Zbraslavi první rafinerie třtinového cukru (Míka, 1980, s. 128). Kvůli kontinentální blokádě za napoleonských válek se další surovinou pro výrobu cukru stala řepa (možností však bylo více, zkoušela se například i výroba cukru z javorové mízy). V pražské oblasti vznikl řepný cukrovar roku 1811 poblíž Strahovské brány na viničné usedlosti Petinka, ve třicátých letech vznikly cukrovary také ve Vysočanech a Libni (Míka, 1980, s. 129). Nadále se však vyráběl i cukr z dovážené třtinové moučky, rafinerie třtinového cukru byly například v Karlíně, či na Smíchově. Výroba řepného cukru převážila až ve čtyřicátých letech 19. století.

<sup>73</sup> Janák, 2007, s. 214

<sup>74</sup> Míka, 1981, s. 81

Vysočany díky průmyslové revoluci prošly velkým přerodem. Původně starobylá zemědělská osada s polnostmi a vinicemi se postupně změnila v průmyslové centrum. Změna započala, když ve třicátých letech 19. století střed vesnice protнула silnice směrem na Brandýs nad Labem, dalším velkým mezníkem bylo postavení Severní dráhy, kdy bylo ve Vysočanech vybudováno důležité nádraží. S železnicí sem začínalo pronikat i průmyslové podnikání, byly zde levnější pozemky i dostatečný prostor pro velké průmyslové podniky i obytné budovy pro zaměstnance. Na rozvoj Vysočan měla také velký vliv blízkost karlínské a libeňské průmyslové oblasti. Již před rokem 1850 fungoval ve Vysočanech cukrovar a v druhé polovině 19. století a počátkem 20. století přibývaly další a další podniky. Strojírny (především známá Kolbenka), potravinářské závody (především mlýn a pekárna Odkolek), chemické závody, cihelny a další. S rozvojem průmyslu samozřejmě rostla i bytová výstavba, avšak velká vzdálenost od Prahy a horší spojení s ostatními předměstími způsobila, že se zde neusazovalo obyvatelstvo, které by bylo zaměstnáno v jiných částech města, naopak část pracujících do Vysočan dojížděla odjinud. Proto Vysočany, ačkoliv průmyslové centrum, tolik nevyrostly co se týče počtu obyvatelstva.<sup>75</sup> Výstavba Vysočan se pravděpodobně řídila regulačním plánem, ten zachoval půdorys staré vsi a novou výstavbu rozdělil do šachovnicových bloků.<sup>76</sup> K Praze byly připojeny roku 1922.<sup>77</sup>

Historie firmy Odkolek začala roku 1850 na malostranské Kampě, v dnešních Sovových mlýnech (jejich historie sahá až do 14. století). V mlýně se vystřídala řada majitelů a postupem času se jeho součástí stala i pila, brusírna či krupník, mlýn se tak neustále rozrůstal a rozšiřoval. Postupem času se v dědických řízeních a následných prodeích komplex Sovových mlýnů rozdělil a koncem třicátých let 19. století měl tři samostatné majitele. Roku 1850 se do Sovových mlýnů přičlenil František Odkolek do tzv. „Staré boudy“ – část Sovových mlýnů, již předtím zde však působil jako mlynářský mistr. Roku 1864 odkoupil i „Novou boudu“ a tak se stal jediným majitelem celých Sovových mlýnů. Mlýnský komplex nadále rozšiřoval a v sedmdesátých letech jej částečně přestavěl na parní pohon. Roku 1869 zde

---

<sup>75</sup> Zelinka, 1955, s. 60

<sup>76</sup> Hlavsa, 1970, s. 40

<sup>77</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 524

zřídil i pekárnu a postupně se stal největším dodavatelem chleba a pečiva pro Prahu a okolí.<sup>78</sup> Roku 1896 Sovovy mlýny postihl ničivý požár a pražská obec již nedala k obnovení mlýna povolení, firma Odkolek se pak přesunula právě do Vysočan. Roku 1912 se stala akciovou společností a její tehdejší ředitel A. Schück firmu přesídlil do nové továrny ve Vysočanech.<sup>79</sup> Ještě před vypuknutím stavebních prací byla k areálu zbudována vlečka z vysočanského nádraží, ta nejprve sloužila k dopravě stavebního materiálu a později k dopravě obilí. Již roku 1914 se v nové továrně peklo na 147 t chleba týdně.<sup>80</sup> Roku 1918 objekt vyhořel, avšak ještě téhož roku se začalo s opravou a rozšířením o sedm pekárenských pecí.

Areál stavěný v letech 1912 – 1913, byl dílem Huberta Gessnera,<sup>81</sup> tvořilo ho železobetonové obilní silo, čistírna s mlýnicí (šestipodlažní železobetonový skelet), věž s vodním rezervoárem, šestipodlažní budova moučnice, ta byla zděná, avšak vnitřní konstrukce byly dřevěné a podpíraly je litinové sloupy.<sup>82</sup> Zezadu na mlýnici navazovala strojovna a kotelna s vysokým komínem. Krytým můstkem byla s pekárnou spojena menší třípodlažní správní budova s valbovou střechou a dvěma půlválcovými schodišťovými věžemi, v jejím interiéru se zachovaly zajímavé detaily například původní zábradlí či dveře s původním kováním.<sup>83</sup> Dnešní podoba areálu pochází z roku 1918 kdy objekt vyhořel a obnovy se ujal opět Hubert Gessner, plán vypracoval v duchu nastupující moderny. Fasády budov jsou zhotoveny z lícových vápenopískových cihel s jemným geometrickým dekorem, fasáda sila je hladká s plochými lizénami, které končí až pod drobnou římskou, jež odděluje manipulační patro. Na budově mlýnice jsou dobře viditelné železobetonové stropy, jinak je fasáda takřka bez členění. Budova moučnice má výraznou symetrickou sedmiosou fasádu s členěním dvojitými lizénami, zakončena je pro Huberta

---

<sup>78</sup> Klempera, 2001, s. 42

<sup>79</sup> Hlušíčková, 2003, s. 289

<sup>80</sup> Hlušíčková, 2003, s. 289

<sup>81</sup> Hubert Gessner (1871-1943), architekt. Původem z Valašských Klobouků. Studoval státní průmyslovou školu v Brně a poté Akademii výtvarných umění ve Vídni. Ve Vídni se podílel především na stavbě sociálních bytů. Řada jeho prací vznikla v Čechách, na Moravě i ve Slezsku například obchodní akademie v Hradci Králové na náměstí Svobody (spolu s O. Bémem), budova okresní nemocenské pokladny v Brně, hotel Jindřichův dvůr v Novém Jičíně, či Slezský dvůr v Opavě (Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách, 2004, s. 196).

<sup>82</sup> Beran, František Odkolek, a.s., parní mlýn a továrna na chléb, [online], [cit. 2008-07-11]

<sup>83</sup> Outrata, 2006, Parní mlýn a pekárna Odkolek

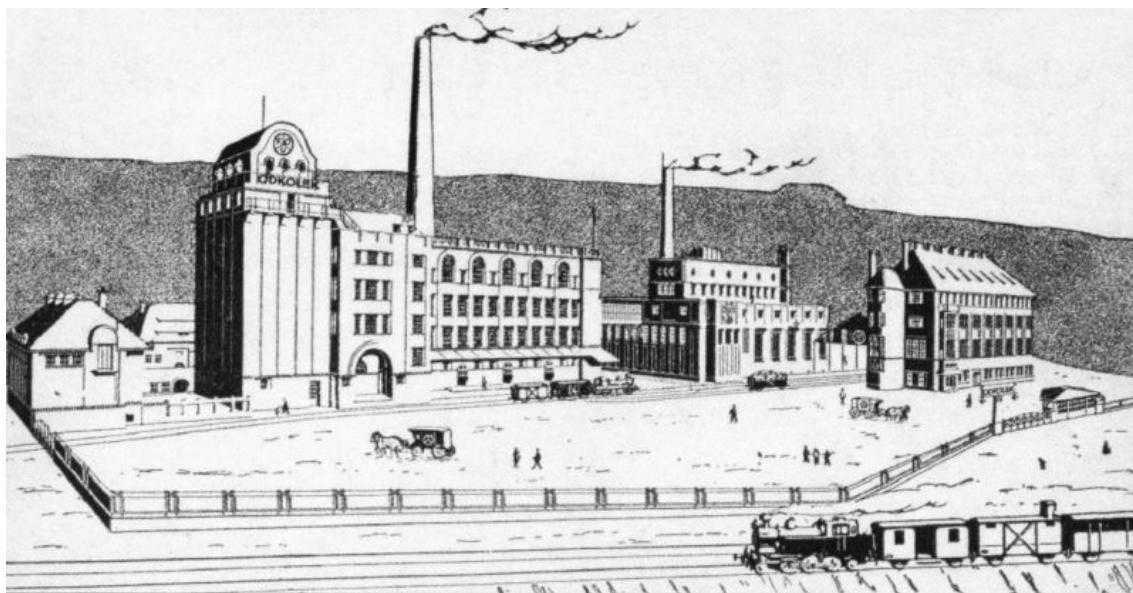


Gessnera charakteristickým stupňovitým štítem opatřeným kruhovými okny. Okna komplexu mají původní ocelové rámy s motivem centrálně vložené čtvercové či obdélníkové tabulky.

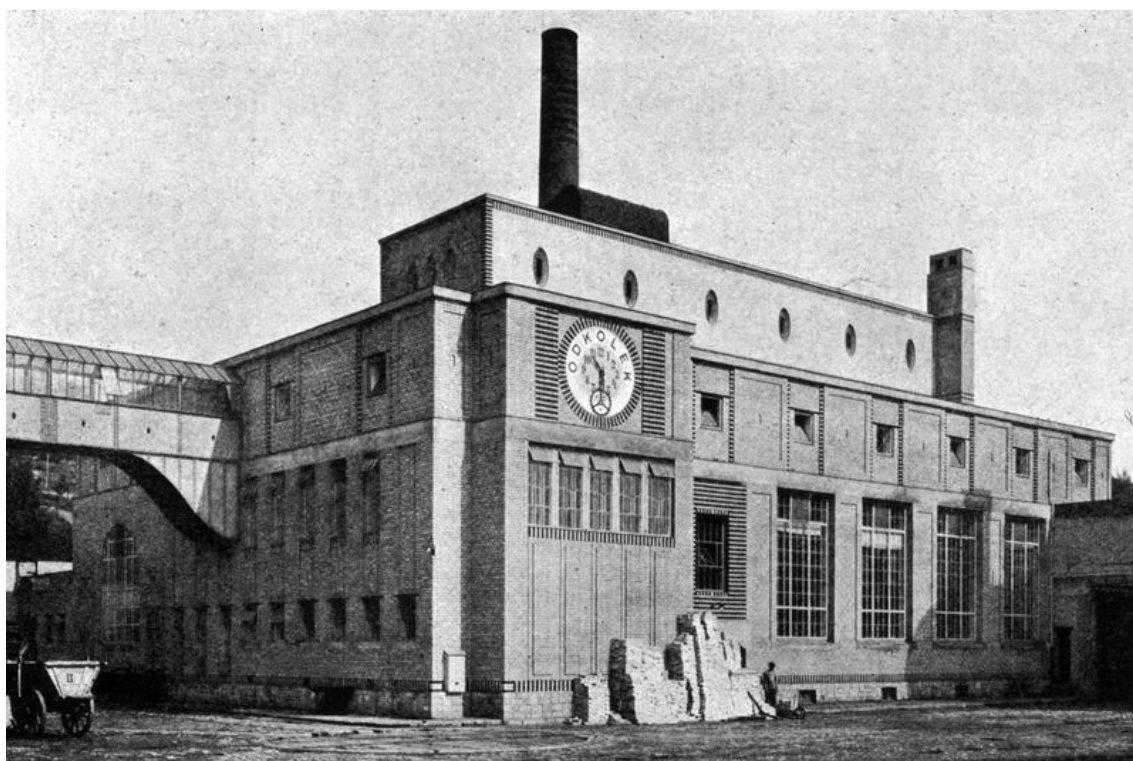
Továrna prosperovala a přečkala i druhou světovou válku. Roku 1947 se z mlýnu a pekáren Odkolek stal n. p. Odkolek pod který byly začleněny i další pražské pekárny např. firma Dr. F. Zátka. Mezi lety 1954-1990 fungovala pekárna pod názvem n.p. Pražské pekárny a mlýny. Od roku 1994 je opět ve vlastnictví a.s. Odkolek ta však výrobu ve Vysočanech ukončila a přesunula ji do Brandýsa nad Labem. V současnosti tak není areál využíván. Pro své architektonické kvality byl roku 2003 navržen do státního seznamu kulturních památek, památková ochrana se však v únoru 2006 omezila jen na administrativní budovu, na zbývající část komplexu existuje developerský projekt, který však s existencí Gessnerových továrních budov nepočítá.

Vysočany v posledních letech prodělávají bouřlivý vývoj, postavilo se zde mnoho administrativních budov, a v poslední době i obytných komplexů. Velkou úpravou a obnovou prošel park okolo Rokytky. Z někdejší průmyslové oblasti se dnes stává vyhledávaná obytná čtvrť, s dobrou dostupností do centra i do velkých nákupních center na okraji Prahy. Ve Vysočanech však většinou vznikají především nové objekty a starým průmyslovým stavbám, jak jsme zde viděli, hrozí zánik. To je také případ rozsáhlého průmyslového areálu bývalé Českomoravské-Kolben-Daněk, kde mizí jedna výrobní hala za druhou. Vypadá to, že se Vysočany svého průmyslového dědictví snaží zbavit a chtějí se přeměnit v moderní obytnou čtvrť bez jakéhokoliv odkazu na dnes již zašlou průmyslovou slávu.

Fotografie č. 5: *Mlýn a pekárna Odkolek, inzerát záhy po výstavbě*



Fotografie č. 6: *Mlýna a pekárna Odkolek, stav okolo roku 1912 (budova pekárny)*



Fotografie č. 7: *Mlýn a pekárna Odkolek, stav okolo roku 1930 (budova moučnice)*



Fotografie č. 8: *Mlýn a pekárna Odkolek, stav v červenci 2008 (zleva budova sila, mlýnice a moučnice)*



## 4.2 Stará továrna jako muzeum

Dalším přístupem k starým opuštěným průmyslovým objektům je „*obnova výrobní funkce ve formě technického muzea určitého oboru nebo technologie s různým rozsahem aktivace původní činnosti nebo s dokumentačním zachycením původního vývoje.*“<sup>84</sup> Stará továrna, či jiný průmyslový objekt tak může nabídnout velmi zajímavé exkurze do tajů původních výrobních postupů a procesů, lze vidět původní zařízení a stroje v chodu, poznat „už vím proč“ mnoha výrobních odvětví. Vhodné je muzeální funkce objektu doplnit o možnost pořádání různých kulturních akcí, muzeum pak dostává novou a aktivní funkci.

### 4.2.1 Praha 6-Bubeneč, čistírna odpadních vod

V Praze je dobrým příkladem dnešní Ekotechnické muzeum v budově bývalé čistírny odpadních vod v Bubenci. Je to vzorová ukázka muzeálního využití starého průmyslového objektu, která obrátí pozornost i k „neviditelné“ historii Prahy.

Právě růst celé pražské aglomerace v době industrializace a urbanizace si vyžádal i řešení kanalizační sítě ve městě. První systematický plán na vybudování kanalizace byl realizovaný v letech 1816-1828,<sup>85</sup> ale ukázal se jako nevyhovující. Jednalo se v podstatě o řadu stok, jež odváděly splaškovou vodu nejkratší cestou přímo do Vltavy. Stoky vyžadovaly časté čištění a slabiny systému se projevily při povodni roku 1845, kdy znečištěná voda ze stok kontaminovala řadu domů a bytů. Špatné zkušenosti s takto vybudovanou kanalizací a také příklady ze zahraničí vedly město v roce 1884 k vypsání soutěže na generální plán pražské kanalizační sítě.<sup>86</sup> S předloženými návrhy však nebyli zástupci města spokojeni, a proto radnice na začátku devadesátých let oslovila W. H. Lindleye<sup>87</sup> (který již předtím vyřešil kanalizační síť ve Frankfurtu nad Mohanem) o vypracování projektu

---

<sup>84</sup> Zemánková, 2003, s. 26.

<sup>85</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 62

<sup>86</sup> Hlušíčková, 2003, s. 388

<sup>87</sup> William Heerlein Lindley (1854-1917), anglický inženýr. Evropský odborník na vodárenské a kanalizační stavby. Projektoval také čistírnu odpadních vod v Bubenci.

kanalizace. Lindley ve svém plánu rozdělil Prahu na několik pásem, stoky A a B odvodňovaly střed města, Smíchov a Karlín, stoky C a D Hradčany, Bubeneč, Dejvice, Střešovice a Břevnov a stoky E a F Libeň a Vysočany. Jeho plán také počítal s vybudováním tunelové stoky pod Letnou a jejím vyústěním v Bubenči do nově vyprojektované čistírny odpadních vod. Roku 1897 byly zahájeny práce a roku 1914 měla Praha na 135 kilometrů stok<sup>88</sup> a moderní čistírnu odpadních vod, v tomto směru se tak zařadila mezi nejlépe vybavená evropská města.

Bubeneč<sup>89</sup> byl původně zemědělskou osadou. K jeho rozvoji v 19. století přispělo rozrůstající se průmyslové podnikání. Příznivou okolností pro jeho zástavbu byl jeho rovinatý terén. Na jeho vzhledu se pozitivně projevila existence regulačního zastavovacího plánu. Roku 1843 měl Bubeneč 59 domů s 475 obyvateli.<sup>90</sup> Zpočátku zde zaznamenáváme jen pomalý urbanistický vývoj, největší rozmach přišel mezi lety 1891-1900. Nové obytné bloky rostly v blízkosti Holešovic a Hradčan a rozvíjela se také zástavba u Císařského mlýna, kde vznikaly nové průmyslové podniky: tkalcovna, přádelna, továrna na umělá hnojiva, cihelna, papírna a počátkem 20. století pro celé město strategicky důležitá čistírna odpadních vod. Díky těmto podnikům se z Bubenče stala také částečně průmyslová čtvrť. Roku 1900 zde bylo již 189 domů s 5 538 obyvateli.<sup>91</sup> Bubeneč se stal součástí Prahy roku 1922.<sup>92</sup>

Historie vzniku bubenečské čistírny odpadních vod začíná v posledních letech 19. století. Rozrůstající se Praha již delší dobu potřebovala novou čistírnu odpadních vod, pro její výstavbu byl vybrán levý břeh Vltavy v prostoru dnešní Papírenské ulice v Praze Bubenči. V letech 1895-1897 se zde uskutečnil výkup potřebných pozemků a roku 1899 předložil William Heerlein Lindley projekt moderní mechanické čistírny odpadních vod, jejímž vzorem byl obdobný projekt čistírny ve

---

<sup>88</sup> Hlušíčková, 2003, s. 389

<sup>89</sup> Zajímavostí je, že o území dnešní Bubenče a Dejvic uvažoval Karel IV. jako o možném místě kde mohlo vzniknout Nové Město, když zamýšlel obklopit Hradčany městem i ze severní strany (Zelinka, 1955, s. 94).

<sup>90</sup> Hlavsa, 1970, s. 36

<sup>91</sup> Hlavsa, 1970, s. 37

<sup>92</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 521

Frankfurtu nad Mohanem, který také realizoval. Zkušební provoz čistírny byl zahájen v červnu 1906 a kolaudace proběhla v květnu a červnu roku 1907.<sup>93</sup> Stavbu provedla firma Quido Bělský a strojní vybavení dodaly firmy První českomoravská továrna na stroje v Praze, Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld-Daněk a spol. v Karlíně a strojírna Märky, Broumovský, Schulz.<sup>94</sup>

Stavba zbudovaná v letech 1901 – 1907<sup>95</sup> má takřka symetrickou koncepci se střední halou, na kterou navazují dvě boční křídla s komíny se zdobnými hlavicemi. V průčelí haly s hlavním vstupem byly umístěny kanceláře a hlavní schodiště, oba tyto prostory jsou výtvarně odděleny různým typem zastřešení, administrativní provoz lomenou střechou, schodiště bylo zakončeno věží s nízkou zašpičatělou bání. Na budově nalezneme řadu zdobných architektonických prvků, jako je kombinace bílých omítek a režného zdiva, bosáže na nároží středního traktu a ostěních, či sokl z pískovcových kvádrů. O vysoké architektonické úrovni také vypovídají náročně tvarované klenby a otvory podzemních prostor. Klenby jsou provedeny z pálených režných cihel a prostupy jsou zakončovány oblými tvarovkami. Při zaklenuť největšího prostoru, lapače písku, bylo použito zploštělé klenby, která je zakončená ustupujícími římsami. Technologie pražské čistírny vod byla založena na mechanickém čištění, které probíhalo v provozní budově, tu tvořil vyšší střední trakt a dvě boční křídla. V pravém byla místnost pro chemikálie, mlýny a míchadla srážedel a nádrže na vápenné mléko, v levém byla kotelná, parní strojovna a zázemí pro dělnický personál. Na nároží obou křídel byly situovány třicetimetrové komíny, jeden odváděl spaliny z parních kotlů, druhý sloužil k ventilaci podzemí. Pod vysokou centrální halou hlavního traktu probíhalo vlastní strojové čištění v prostoru tzv. dómu, který sloužil jako lapač písku, přitékalo sem 400 litrů odpadní vody za vteřinu.<sup>96</sup> Pro jemné nečistoty byl lapač písku po stranách vybaven česlemi, které se musely ručně čistit speciálními hráběmi. Z lapače písku odtékala voda přes přívodní galerii do sedimentačních nádrží, kde byl zachycován jemný kal, přečištěná voda odtékala do Vltavy. Kal byl

---

<sup>93</sup> Hlušíčková, 2003, s. 391

<sup>94</sup> Jásek, Čistírna odpadních vod Praha 6-Bubeneč, [online], [cit. 2008-07-15]

<sup>95</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 152

<sup>96</sup> Hlušíčková, 2003, s. 391

čerpán na kalová pole na Císařském ostrově, nebo do kalových lodí a odebírali si ho zemědělci. Čistírna dokázala denně vyčistit 60 000 m<sup>3</sup> splašků od 550 000 obyvatel.<sup>97</sup> K čistírně ještě patřily prostory sedimentačních nádrží, které byly přístupné zvláštním vstupním objektem vybudovaným na severní straně budovy. Sedimentační nádrže byly také zaklenuty cihelnými klenbami, zajímavě byly řešeny oválné větrací prostory, které v cihelné klenbě přecházely do tvaru kruhu. Podél severního průčelí čistírny vod byla vybudována železniční vlečka, po níž malá lokomotiva odvážela vozíky s hrubými nečistotami na skládku.

Postupně stoupalo množství zachycených nečistot, proto byla nezbytná modernizace čistírny, ta začala již roku 1921 postupnou elektrifikací provozu. Roku 1926 zde zřídil ing. V. Maděra „Laboratoř pro výzkum splašků, kalů a působení jich na řeku.“<sup>98</sup> Ve dvacátých a třicátých letech byla čistírna dále modernizována, byla postavena nová česlovna, nový lapač písku, vybudovány čtyři nové usazovací nádrže. Již v roce 1933 byla vypsána soutěž na novou čistírnu odpadních vod, z těchto návrhů však nebyl žádný realizován. Výstavba nové čistírny byla po 2. světové válce z finančních důvodů opět odložena a tak se bubenečská čistírna dočkala další modernizace česlí a lapače písku, odstraněno bylo ruční stírání česlí. V šedesátých letech 20. století byl proveden zásah do vnějšího vzhledu areálu, zmizela velká část zdobného oplocení a původní vrátnici, zbudovanou ve stylu provozní budovy, nahradila standardizovaná buňka. V šedesátých letech se také konečně dokončovala stavba nové Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově a proto se objevovaly asanační studie navrhuující demolici celého areálu staré čistírny. Nicméně problémy s provozem Ústřední čistírny demolici oddalovaly a teprve v polovině osmdesátých let 20. století byla stará čistírna odpadních vod v Bubenči definitivně vyřazena z provozu.

Poté, co byl ukončen provoz bubenečské čistírny o ni projevíli zájem historici techniky a iniciovali její opravu. Vyvrcholením jejich snahy bylo prohlášení staré

---

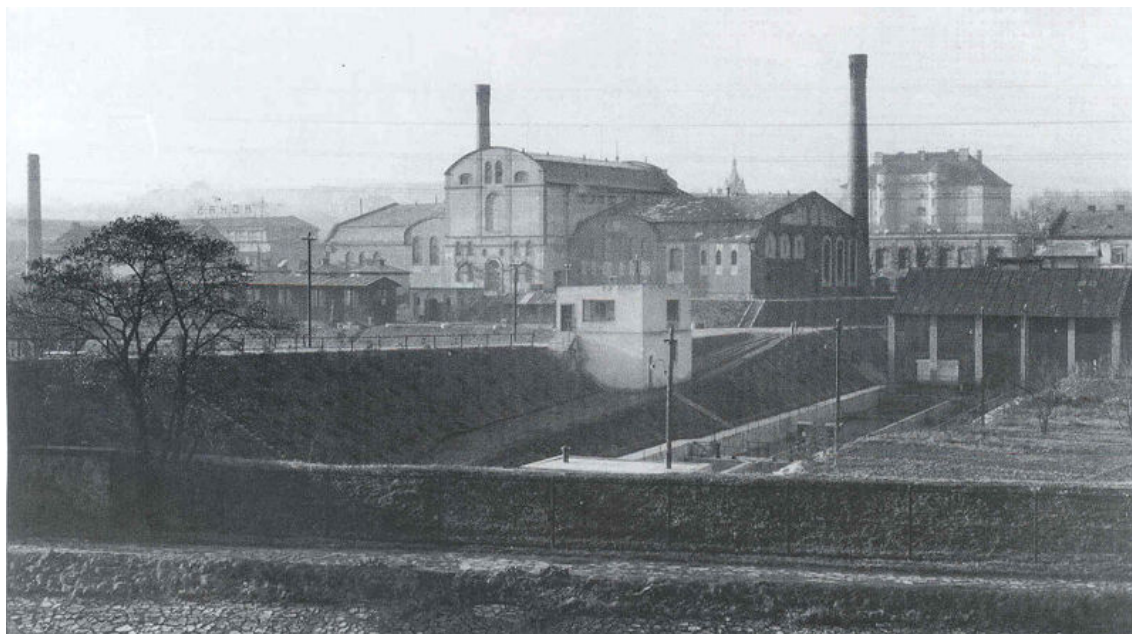
<sup>97</sup> Hlušíčková, 2003, s. 392

<sup>98</sup> Hlušíčková, 2003, s. 392

čistírny za kulturní památku v dubnu 1991.<sup>99</sup> Roku 1992 byla založena Nadace ekotechnického muzea s cílem podporovat záchranu technických památek v České republice. Z iniciativy nadace byl zpracován projekt na nové muzeální využití staré čistírny. Je to pěkný a takřka vzorový příklad muzeálního využití vysloužilého průmyslového objektu. Místo dostalo nový význam a kdysi poklidný provoz čistírny se změnil v poměrně rušný prostor, kde se pořádá řada kulturních akcí, koncertů a výstav a budova slouží i jako ojedinělé technické muzeum, které popisuje technologii čištění odpadních vod a shromažďuje artefakty a dokumenty, jež mapují vývoj stokování u nás.

Dnes již průmyslový charakter Bubenče v podstatě zmizel a jedná se o poklidnou a vyhledávanou obytnou čtvrť. Ovšem za cenu, že staré průmyslové objekty, například budovy Císařského mlýna zmizí a místo nich zde má být komplex luxusních bytů. Bohužel zde zasáhla i živelná pohroma, v roce 2008 podleho požáru jedno křídlo Průmyslového paláce.

Fotografie č. 9: *Čistírna odpadních vod, původní stav*

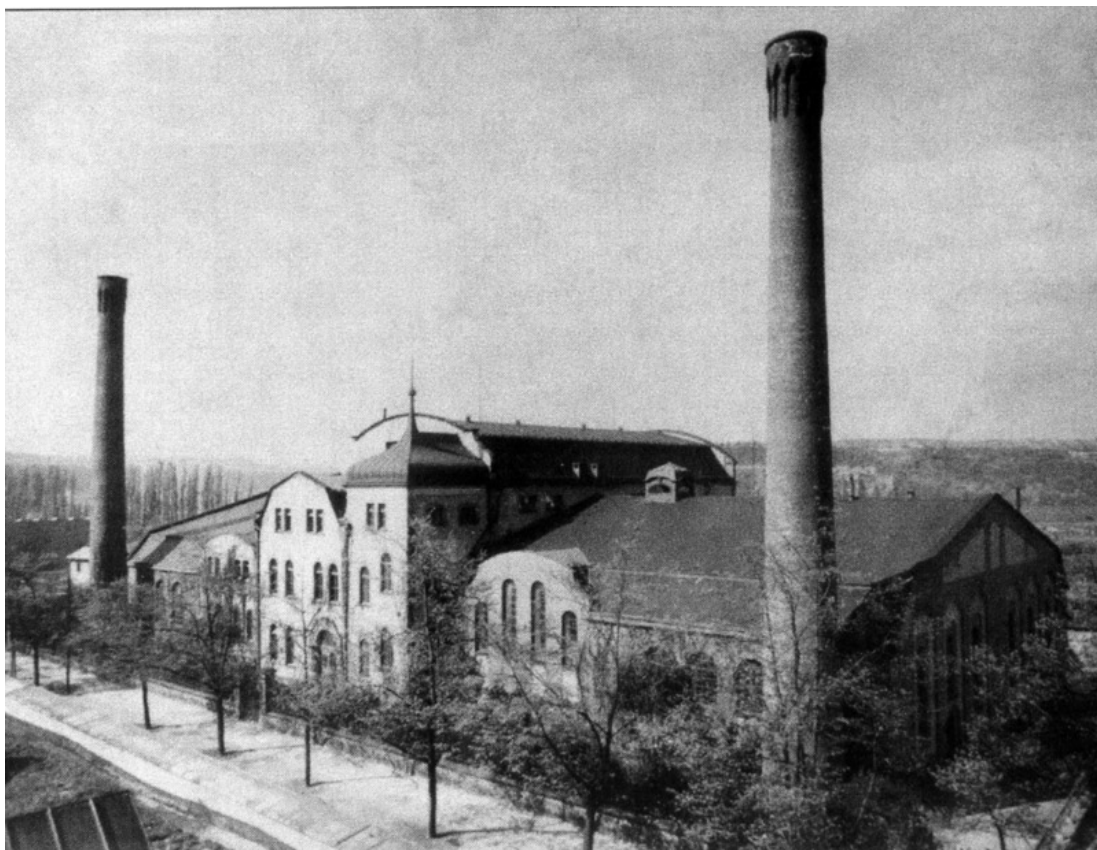


---

<sup>99</sup> Hlušíčková, 2003, s. 392



Fotografie č. 10: Čistírna odpadních vod, původní stav



Fotografie č. 11: Čistírna odpadních vod, současný stav



### 4.3 Konverze (nové využití) starých továren

Při konverzích starých průmyslových objektů je podstatný vztah původní budovy a nové funkce. Původní industriální budovy lze zhruba rozdělit do dvou skupin. Jednouúčelové jako jsou například pece nebo těžní věže, ty jsou pro konverzi nevhodné, nebo vhodné jen podmíněně. Naproti tomu víceúčelové stavby, jako jsou etážovky nebo haly jsou díky své univerzálnosti a variabilitě schopny přijmout téměř jakoukoliv funkci.<sup>100</sup> Aby se mohlo mluvit o konverzi, musí být nová funkce vložena do původní stavební struktury. Z důvodu zachování autentičnosti je dobré zachovat některé konstrukční prvky a stavební detaily, tyto prvky mohou sloužit jako základ, o který se může architekt opřít. Nejedná se tedy o konzervaci památky v původní formě, ale o přizpůsobení stavební památky novému účelu po stránce technické, stavební, architektonické a urbanistické.<sup>101</sup> Proto je při práci s průmyslovými budovami důležité zachovat jejich autentičnost a jedinečnost, uměním je aby nová funkce z původní budovy nevytěsnila její industriální atmosféru. Velmi důležitá je při přípravě konverze znalost historie, která pomáhá pochopit, proč stavba vypadá tak jak vypadá, pomáhá nám poznat původní funkce a technologie, rozšiřování a redukce budov v čase apod. Proces konverze je proto odlišný od běžné architektonické práce v několika základních bodech. Architekt zde pracuje s historickým prostředím, případně s technickou památkou, využívá existující urbanistickou strukturu, architektonickou a stavební formu, pracuje se specifickou atmosférou místa a vyhledává nové využití stávajících objektů či území. Zde je důležité, aby se na hledání nové funkce podílely i městské a regionální instituce zodpovědné za územní rozvoj, ale také obyvatelé, sociologové a další specialisté. Při hledání nové funkce je nutné zohlednit urbanistické prognózy vývoje, sociologické studie o potřebách dané lokality, technické a architektonické vlastnosti uvolněných objektů, jejich umístění v krajině a vztahy s širším okolím (je samozřejmě obtížnější najít nové využití pro osamocené průmyslový objekt v neobydlené krajině, než pro starou poschodovou budovu textilní továrny poblíž městského centra). Průmyslové objekty jsou také někdy příliš velké pro jedno

---

<sup>100</sup> Šenberger, 2007, s. 16

<sup>101</sup> Šenberger, 2007, s. 15

využití, proto mohou hrát roli multifunkčních center. V neposlední řadě bývá také dobrým řešením nalézt pro starý průmyslový objekt nová výrobní využití.

Mezi hlavní důvody pro zachování starých průmyslových objektů patří jejich architektonická kvalita. Nalezneme zde osobitá architektonická a technická řešení a originální detaily. Proto si i zásah do starých objektů vyžaduje od architektů nová a neobvyklá řešení. Staré stavby nutí k novému přístupu, podporují fantazii a umožňují rozvinout i taková architektonická řešení, která by nemohla v případě novostavby vzniknout. Architekt si může zvolit z několika přístupů či jejich kombinací, všechny by však měly ctít architekturu, historii a konstrukční logiku budovy. Jeho cílem by mělo být důsledně zachovat historický charakter budovy, konzervovat a zhodnotit prvky původního tvarosloví a změnit původní architektonickou koncepci a nově interpretovat původní architektonická řešení. V té souvislosti může nově interpretovat stavební prvky odhalené při bourání a své řešení založit na kontrastu nových a starých architektonických forem. Při tomto přístupu je možné prostorově rozšířit stávající objekty pomocí různých dostaveb, přístaveb, nástaveb.<sup>102</sup> Přístup k průmyslovému dědictví se tak může lišit od přístupu k historickému dědictví. *„Neplatí zde tolik jinak obecné pravidlo, že duch stavby je nejlépe ochráněn využitím, které je co nejbližší účelu, pro který byla postavena. Zde je tomu nezřídka spíše naopak a atraktivita realizací spočívá velmi často na určitém napětí mezi původním účelem a novým využitím.“*<sup>103</sup>

#### **4.3.1 Praha 8-Karlín, vozovna Karlín**

Příkladem celkem zdařilé konverze halové stavby může být například využití budovy nejstarší vozovny pražské koňky v Karlíně.

Budova karlínské vozovny je vzpomínkou na počátky městské hromadné dopravy v době růstu Prahy. Ta započala již v letech 1829 a 1830 kdy obdržel Jakub

---

<sup>102</sup> Zemánková, 2003, s. 59

<sup>103</sup> Sedlák, 2007, s. 19

Chocenský povolení na omnibusovou přepravu,<sup>104</sup> ta jezdila na dvou linkách ve vnitřní Praze a brzy byla jako nerentabilní zrušena. Nová etapa městské hromadné dopravy už byla spojena s pražskou koňkou. Koncesi na její provoz získal roku 1875 belgický podnikatel Edouard Otlet.<sup>105</sup> Trasa vedla od Invalidovny přes Poříčskou bránu po Příkopech k řetězovému mostu císaře Františka I.<sup>106</sup> a od druhého konce mostu k Újezdské bráně a dále na smíchovské nádraží. V Karlíně byla pro potřeby koňky zřízena vozovna a její administrativní budova je dnes jedinou nemovitou památkou na koněspřežnou tramvaj. V letech 1883 – 1884 byla koňka prodloužena na Žižkov, Královské Vinohrady, Malou Stranu a přes most císaře Františka Josefa I.<sup>107</sup> do Holešovic. Roku 1898 koňku odkoupilo město.

První elektrické tramvaje v Praze začaly jezdit při příležitosti Zemské jubilejní výstavy roku 1891. Elektrickou dráhu projektoval František Křižík, trasa vedla od horní stanice bývalé lanové dráhy na Letnou ke Královské oboře, po skončení výstavy byla však dráha ztrátová a sloužila spíše k pokusným účelům. Roku 1901 byl provoz zastaven a v letech 1903 – 1904 ji Křižík nechal demontovat.<sup>108</sup> Křižík stál i u zrodu první úspěšné a prosperující tramvajové linky, která spojovala Prahu s Libní a Vysočany, provoz na prvním úseku zahájil roku 1896. Roku 1905 Křižíkovu tramvaj odkoupila pražská obec, které nakonec pod svá křídla roku 1907 získala všechny tramvajové tratě v Praze a byl tak dovršen monopol města na provozování městské hromadné dopravy. Tramvajová doprava pak významně přispěla k integraci celé pražské aglomerace.

Vývoj Karlína je úzce spjat s rozvojem pražského průmyslu. Na území dnešního Karlína se nacházela ves zvaná Špitálsko či Zábransko, souvislé osídlení se zde zpočátku rozvíjelo až od dnešního Karlínského náměstí směrem k Libni a teprve se

---

<sup>104</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 66

<sup>105</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 178

<sup>106</sup> Řetězový most císaře Františka I. (na jeho místě dnešní most Legií) byl zbudován v letech 1840-1841 a jednalo se o druhý most přes Vltavu v Praze a spojoval Prahu se Smíchovem (Beran, Valchářová, 2007, s. 20).

<sup>107</sup> Řetězový most císaře Františka Josefa I. (na jeho místě dnešní Štefánikův most) byl dokončen roku 1868 a spojoval Prahu s Holešovicemi (Beran, Valchářová, 2007, s. 20).

<sup>108</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 179

zbouráním hradeb se výstavba šířila i směrem ku Praze.<sup>109</sup> První kartounky začaly v Karlíně vznikat již koncem 18. století, další přibýly se začátkem 19. století. Již tehdy tu také stály domky zde pracujících zaměstnanců. Až do roku 1816 se území Karlína zastavovalo více méně spontánně, nespokojenost s nahodilostí výstavby pak vedla k vytvoření regulačního plánu a založení nového předměstí Karlína. Své jméno získal po manželce Františka I., císařovně Karolině Augustě, Karolinenthal. Používaly se však také názvy Karolinino údolí, Karolinčany, Karolinov, nakonec se ujal název Karlín.<sup>110</sup> Regulační plán Karlína<sup>111</sup> je připisován profesoru pražské polytechniky Jiřímu Fischerovi a představoval ve své době ojedinělý urbanistický projekt<sup>112</sup> (ne vždy se však tento plán důsledně dodržoval, zvláště ke konci století). Fischerův plán Karlína má šachovnicovou strukturu ulic širokých cca 22 m, tři hlavní ulice podélné<sup>113</sup> přetínalo 6 ulic příčných. V každém bloku domů mezi hlavními a příčnými ulicemi bylo vždy na rohu plánované snadno přístupné místo pro hostinec. Pro masné krámy, jatka a dílny řemesel, které provázel nepříjemný zápach nebo hluk, byl vyhrazen blok mezi vltavským nábřežím a Brandýskou silnicí, tedy mezi dnešní Sokolovskou a Pobřežní ulicí. V plánu bylo také čtvercové náměstí (cca 150 x 150 m) s kostelem (realizovaný až 1854 – 1863), farou a školou. Náměstí však později vzniklo jinde vynecháním jednoho bloku domů. Před založením předměstí měl karlínský prostor cca 30 popisných čísel, po 15 letech zde bylo již na 100 domů a několik nových továren.<sup>114</sup> Pro rychlý rozvoj průmyslu i obytné výstavby byla příznivá nízká cena pozemků, příznivý terén, dosažitelnost pražského centra a také stávající objekty, které se daly snadno upravit k průmyslovému podnikání. Byty zde byly levnější než v Praze, takže se do Karlína kromě dělníků stěhovali i drobní pražští úředníci. Koncem šedesátých let 19. století byl Karlín již značně zastavěn, volné místo zůstávalo jen směrem k Libni. Již tehdy byl Karlín průmyslovým městem. Nové průmyslové podniky

---

<sup>109</sup> Vývoj Karlína a Smíchova znamenal tzv. demoliční revers, který zakazoval stavět v případě Karlína 600 sáhů od hradeb, v případě Smíchova 300 sáhů od hradeb, domy postavené blíže musel majitel v případě válečného nebezpečí zbourat na vlastní náklady.

<sup>110</sup> Míka, 1975, s. 78-145.

<sup>111</sup> Více například: Janák, 1940; Míka, 1975; Míka, 1981

<sup>112</sup> Předstoupně má ve dvou českých městech pevnostního typu – v Terezíně a Josefově – která byla založena na počátku vlády císaře Josefa II.

<sup>113</sup> Směrem od Vltavy to byla ulice Královská (dnes Sokolovská), Palackého (dnes Křižíkova) a Žižkova (dnes Pernerova).

<sup>114</sup> Zelinka, 1955, s. 50

vyrůstaly především v jeho severní části poblíž Vltavy. Nejvýznamnější byly strojírný, avšak nacházely se tu i přádelny, kartounky, slévárny, papírna, rafinerie cukru, továrna na klobouky a několik cihelen, pro které tu byla příznivá jílovitá půda a další. Do konce století se složení karlínského průmyslu změnilo a zůstával zde především strojírenský a těžký průmysl. Mezi nejdůležitější firmy patřily namátkou: Akciová společnost strojírný, dříve Breitfeld, Daněk & Co, František Křížík, Havelka a Mecz, F. A. Müller a synové a další. Velký rozvoj karlínského průmyslu měl samozřejmě vliv i na růst osídlení okolních obcí zejména Libně, Žižkova a Holešovic. Karlín má také několik prvenství, byla tu zbudována první pražská plynárna roku 1847, započala zde známá koňská tramvaj, Křížík zde zřídil první stálou elektrickou dráhu a již roku 1895 zde bylo zavedeno elektrické osvětlení. V Karlíně také vznikla jedna z nejvýznamnějších staveb pražského mostního stavitelství – Negrelliho viadukt.<sup>115</sup> Karlín se stal součástí Prahy roku 1922.<sup>116</sup>

V roce 1875, 25. září<sup>117</sup> byl zahájen provoz pražské koňky mezi Karlínem a Národní třídou. Pro zajištění provozu na první lince od řetězového mostu císaře Františka I. k Invalidovně do Karlína nechala Akciová společnost Pražské Tramwaye postavit v Karlíně, mezi dnešní ulicí Sokolovskou a dnes již zrušenou železniční tratí Severozápadní dráhy vedoucí na Těšnov, první tehdy ještě dřevěnou vozovnu koňky, tehdy nazývanou „vozovka“.<sup>118</sup> Roku 1893 zde byla postavena nová zděná hala s dřevěným krovem, ta měla z uliční strany zeď a ze strany dvora železné sloupy.<sup>119</sup> V severním rohu pozemku vyrostla administrativní budova, původně s byty, později se sem nastěhovalo ředitelství podniku. Byla postavena v neobarokním duchu s výraznými architektonickými prvky jako je například obloukový štít s balustrami, pásová bosáž v přízemí, či imitace přímých oblouků nad okny. K administrativní budově přiléhalo skladiště a velká stáj pro 64 koní.<sup>120</sup>

---

<sup>115</sup> Po Karlově mostě byl Negrelliho viadukt, postavený v letech 1846-1849, druhým kamenným mostem v Praze, umožňoval napojení Severní dráhy na současné Masarykovo nádraží. Ve své době byl největší stavbou svého druhu v Evropě (Beran, Valchářová, 2007, s. 108).

<sup>116</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 522

<sup>117</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 178;

<sup>118</sup> Hlušíčková, 2003, s. 217

<sup>119</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 115

<sup>120</sup> Hlušíčková, 2003, s. 217

Na budovu vozovny byla pomocí dvou točen napojená malá dílna. Později zde byla roku 1885 postavena nová velká dílna s šedovou střechou, která ukrývala také kolářskou a zámečnickou dílnu, lakovnu a skladiště.<sup>121</sup> Rozšířeny byly stáje. Roku 1898 získala koněspřežnou dráhu i s veškerým technickým zázemím společnost Elektrické podniky královského hl. m. Prahy a celý areál modernizovala. V souvislosti s elektrifikací byla roku 1900 budova staré vozovny koňky zbourána a později i budovy stájí. Z původního areálu zbyla jen administrativní budova a dílny. Na místě staré vozovny vyrostla nová jednolodní zděná vozovna z železnými krovky, její přední část měla pět kolejí pro dvacet pět vozů, zadní kvůli zužujícímu se pozemku pouze čtyři koleje každá pro čtyři vozy.<sup>122</sup> Prodloužena byla administrativní budova a nově zbudována kotelna, malá konírna a vrátnice u vjezdu.

Za 1. světové války sloužila karlínská vozovna sanitním tramvajím, a později také nákladním a speciálním tramvajím, od roku 1922 zde byla kancelář nákladové tramvajové dopravy.<sup>123</sup> Následně vozovna sloužila k deponaci vlečných vozů. Po zahájení provozu ve vozovně Hloubětín, byla roku 1951 karlínská vozovna zrušena a využívala se pouze jako garáže vnitrozávodové nákladní dopravy.

Roku 1997 koupil celý areál vozovny nový soukromý majitel a následně prošel konverzí. Dnes slouží jako prodejna a servis automobilů Mercedes-Benz. Konverze se ujal architekt Pavel Mansfeld. Konverzi bohužel nepřežila dílna se šedovou střechou z roku 1893. Všechny ostatní budovy byly citlivě adaptovány na nový účel a neztratily svůj původní charakter, včetně administrativní budovy, která je jedinou nemovitou památkou na pražskou koněspřežnou tramvaj a jejího původního provozovatele společnost Pražské Tramwaye. U vlastní haly vozovny bylo ponecháno členění širokými segmentovými okny, v rámci rekonstrukce byl původní štít vozovny doplněn výrazným prosklením výstavních prostor, respektujících původní členění a propojující exteriér výstavní haly (*showroomu*) s interiérem. Dominantou interiéru haly jsou zachované historické nýtované vzpěrkové vazníky

---

<sup>121</sup> Vozovna koňky Karlín, [online], [cit. 2008-08-10]

<sup>122</sup> Vozovna Karlín, [online], [cit. 2008-08-10]

<sup>123</sup> Hlušíčková, 2003, s. 217

zastřešení. V prostoru okolo haly a původní vrátnice byla obnovena dlážděná plocha, která připomíná původní historický stav. Vozovna je významným dokladem počátků veřejné dopravy v Praze a svou současnou podobou ukazuje možnosti a výhody konverze industriální architektury.

Karlín je v současnosti jednou s nejdynamičtěji se rozvíjejících částí Prahy. Paradoxně k tomu přispěly i záplavy v roce 2001, které Karlín velmi těžce zasáhly. Mnoho továrních objektů bylo už dříve (i po roce 2001) opuštěno a nevyužíváno. Nabízí se tak k novému využití místa i objekty v přímém sousedství historického centra Prahy. Rozvíjí se zde především výstavba kancelářských a obytných budov, pro které se poměrně často využívají staré průmyslové objekty, jsou konvertovány pro nové účely. Bohužel se ale zároveň často setkáme i s jejich bouráním za účelem získání místa. Zvláště zamrzí nedávná demolice Rustonky. Z karlínské zkušenosti se zdá, že konverze ke kancelářskému využití představuje vhodnou alternativu pro opuštěné průmyslové budovy. Mezi zdařilé a známé konverze patří administrativní budovy Corso Karlín, Palác Karlín, či bývalá kotelna a strojovna ČKD Karlín. Nalezneme zde však i pěkné umělecké využití staré průmyslové stavby v podobě Karlín Studios, která jsou místem uměleckých ateliérů a galerií a vznikla ze staré průmyslové haly. Námi zmíněná vozovna Karlín, dnes slouží jako prodejna automobilů, podařilo se jí tedy poměrně úspěšně a aktivně zapojit do okolního prostoru a její *showroom* přiláká do Karlína jistě více lidí, než bývalá vozovna tramvají.



Fotografie č. 12: *Vozovna Karlín, okolo roku 1908*



Fotografie č. 13: *Vozovna Karlín, současný stav*



Fotografie č. 14: *Vozovna Karlín, současný stav*



Fotografie č. 15: *Vozovna Karlín, současný stav*



#### 4.3.2 Praha 5-Smíchov, MEWA, akc. spol. pro průmysl zbožím kovovým

Jiným příkladem konverze, tentokrát klasické etážovky, je bývalá továrna firmy MEWA na pražském Smíchově.

Smíchov byl v 18. století oblastí, kde se rozkládaly pole, zahrady, sady, vinice. Stavěly se tam venkovské usedlosti i předměstské vily. Jejich rozmístění ovlivnilo i budoucí dispozice Smíchova. Přes Smíchov vedla hlavní silnice z Prahy na Zbraslav a dále na Karlštejn. Již ve druhé polovině 18. století vznikaly na Smíchově také různé manufaktury a dílny. Pro rozvoj průmyslového podnikání tu byla výhodná poloha, blízko Prahy. Byly zde levné pozemky pro stavbu továrních budov a také dostatečný prostor pro stavbu nových obytných bloků. V roce 1838 se stal Smíchov pražským předměstím, tehdy se zde nacházelo 200 popisných čísel, také dvě kartounky, továrna na porcelán, papírna, cukrovar a další.<sup>124</sup> Rychlý rozvoj Smíchova začal zejména v druhé polovině 19. století, samozřejmě za ním stál především vzkvétající průmysl. Mezi nejvýznamnější nově vzniklé podniky patřila zejména Ringhofferova továrna na železniční vozy, či velký Akcionářský pivovar na Smíchově a řada dalších. Na Smíchově vznikla také první dělnická kolonie v Praze, tzv. Mrázovka. Tento nový vývoj Smíchova probíhal podle regulačního plánu, který se inspiroval regulačním plánem karlínským. Koncem sedmdesátých let se stal největším pražským předměstím. Nejintenzivněji se na Smíchově stavělo v devadesátých letech 19. století, stavební ruch se tak postupně rozšiřoval i do Košíř. Pro rozvoj Smíchova byla důležitá dopravní obslužnost, již roku 1841 byl spojen s Novým Městem řetězovým mostem císaře Františka I., roku 1861 zde vyrostlo nádraží Západní dráhy, roku 1876 na Smíchov dorazila koňská dráha a roku 1878 byl dokončen další most.<sup>125</sup> I přesto byl Smíchov na druhém břehu řeky poněkud stranou od městského dění. V osmdesátých letech ho v počtu obyvatel předstihl Žižkov i Vinohrady. Příčinou bylo horší spojení se Starým a Novým Městem, zvláště jeho východním koncem, kde se soustřeďovaly městské

---

<sup>124</sup> Zelinka, 1955, s. 32

<sup>125</sup> Most Františka Palackého, postaven byl v letech 1876-1878 a jednalo se o třetí kamenný most v Praze, spojoval Smíchov s Novým Městem (Hlušičková, 2003, s. 225).

obchody. Drahé byly i poplatky za užívání mostů (mostné), proto byly žádanější byty na Vinohradech či Žižkově. Součástí Prahy se Smíchov stal roku 1922.<sup>126</sup>

Akciová společnost pro průmysl zbožím kovovým MEWA byla založena roku 1898 na Smíchově. Nová továrna na rohu dnešních ulic Plzeňská a Kováků vznikla na místě dřívějších starších dílen J. Kutzera a K. Entze.<sup>127</sup> Mezi lety 1898-1919 se společnost dále rozrůstala o další závody v Čechách, Rakousku a Maďarsku a v době největšího rozkvětu měla asi 2 500 zaměstnanců.

Areál MEWY na Smíchově navrhl architekt Max Spielmann.<sup>128</sup> Postavena byla firmou Josef a Bohdan Bečkové v letech 1912 – 1913.<sup>129</sup> Jedná se o mohutnou čtyřpodlažní budova na půdorysu L. Použita zde byla kombinace cihelného zdiva a trámových železobetonových stropů. Stavba byla zakončena vysokou mansardovou střechou s dekorativní věží (lucernou) a segmentovými vikýři, později zde byly doplněny vikýře půlkruhové. Fasády byly členěny širokými vertikálními meziokeními pásy, samotná okna byla oddělena obdélnými parapetními poli. Ve třech středních západních a krajních polích jižní fasády jsou tyto pásy kanelované a lehce předstupují před ostatní, tvoří tak ploché rizality a jsou zakončeny trojúhelníkovými atikovými štíty.

Po rozpadu monarchie nastal hospodářský útlum, který završila krize třicátých let. Roku 1934 byla smíchovská MEWA prodána akciové společnosti Křížík-Chaudoir, která ji nechala upravit pro elektrotechnickou výrobu firmou Miroslava Smlsala a spol. Roku 1936 byl z jižní strany přistaven dům se železobetonovým skeletem, avšak s méně hodnotnou historizující fasádou. Továrna tak spolu se staršími administrativními a nájemními domy vytvořila uzavřený blok čtvercového půdorysu. Po druhé světové válce se budova opět upravovala pro n. p. Křížík.

---

<sup>126</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 523

<sup>127</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 165

<sup>128</sup> Max Spielmann, stavitel. Jeho zřejmě nejvýznamnější stavba je Petschkův palác v dnešní ulici Politických vězňů, jinak v Praze postavil několik obytných a kancelářských budov a vil například obchodní a kancelářský dům čp. 1003/I v ulici Revoluční, či úprava Kolbenovy vily čp. 976/XII v ul. U vodárny na Vinohradech (Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách, 2004, s. 612).

<sup>129</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 165

Konverze smíchovské MEWY se roku 2006 ujal ateliér AHK jmenovitě architekti Zdeněk Hölzel, Jan Kerel a Olga Růžičková. V době konverze fungoval čtvercový blok, jehož součástí byla bývalá továrna MEWA, jako jeden celek, byl však spojen sérií nesourodých přilepovaných ramp, vyrovnávacích schodišť a pavlačí. Architekti si tak vytkli několik cílů: z nesourodých domů vytvořit jeden multifunkční palác se společným krytým atriem, v rozích bloku vybudovat nová vnitřní schodiště a výtahy, pod atriem zbudovat garáže, domy u Radlické ulice zvýšit (aby bylo atrium stejně vysoké), zábradlí na fasádách nahradit fasádou a bývalá okna probourat a zvětšit.<sup>130</sup> Architektonicky nejkvalitnějším částí byla právě bývalá továrna od Maxe Spielmanna, jejíž fasáda byla citlivě rekonstruována, architekti zde také projektovali nové vnitřní schodiště a výtahy, prosklené pavlače a vstup z Plzeňské ulice. Na fasádě byly doplněny chybějící krakorce a dekory a vlnkové tyče a lucerny nad vchodem. Podkroví bylo sjednoceno a zpřístupněna věž (s lucernou) točivým schodištěm. Okna do ulice se nezachovala, proto se architekti rozhodli použít nová protihluková, s hliníkovými rámy, která jsou po továrním způsobu členěna na šestnáct menších tabulek. V sousedním objektu, v ulici Kováků, byl také vytvořen nový vstup z ulice a nové schodiště s výtahem, také zde došlo k zasklení pavlačí. Pod podlahou atria jsou nové podzemní garáže. Nad stropem garáží jsou vztyčeny sloupy, které nesou pultovou střechu atria. Rohový dům na nároží Plzeňské a Radlické ulice a ostatní objekty v Radlické ulici prošly běžnou opravou, avšak jsou opatřeny lehkou ocelovou nástavbou, která ovšem musela být kvůli požadavkům památkářů obezděna. U budovy v Plzeňské ulici, která sousedí se Spielmannovou továrnou, je provedena kompletně nová štuková výzdoba dle archivního výkresu fasády. Také z Radlické ulice byl vytvořen nový vstup opatřený markýzou. Záměr konverze se podařil a z poslepovaných starých objektů bývalé továrny vytvořili architekti nový multifunkční palác, jeho čtyři křídla jsou pojmenována podle elektrotechnických veličností: Křížík, Ampère, Volta a Watt.<sup>131</sup> Na Smíchově dnes vzniká řada honosných administrativních budov a luxusních bytů. Zvláště kdysi nechvalně známé okolí Anděla se v současnosti stává poměrně

---

<sup>130</sup> Hölzel, Kerel, Růžičková, in *Architekt*, 2007, č. 9, s. 31

<sup>131</sup> Na závěr nutno podotknout, že provádějící architekti vyjádřili nespokojenost nad tím, jak si své interiéry vybavili noví nájemníci. Postěžovali si i na spolupráci s památkovým ústavem, který jejich tvůrčí práci příliš okleštil. Viz Hölzel, Kerel, Růžičková, in *Architekt*, 2007, č. 9, s. 31.

dobrou adresou a je také důležitou městskou křižovatkou, místem setkávání a centrem nákupů a zábavy na pravém břehu Vltavy. Jeho proměnu pomáhal odstartovat slavný architekt Jean Nouvel a jeho projekt administrativního komplexu Zlatý Anděl, jehož fasády zdobí fráze z dnes již kultovního filmu Nebe nad Berlínem. Tovární charakter Smíchova tedy postupně mizí a ten se stává spíše obytnou a administrativní čtvrtí. V procesu přerodu Smíchova se některé průmyslové objekty zachovaly a některé se zbouraly. Nejvýznamnější Smíchovský průmyslový areál, jedinečný architektonický, historický i funkční celek Ringhofferových závodů, však bohužel podlehl demolici, dnes z něj zůstalo jen průčelí bývalé tovární haly z roku 1916. Na jeho místě dnes stojí rozsáhlé nákupní centrum, administrativní budovy, a zábavní centra. V blízkosti stojí i zde popisovaná továrna MEWA, která se také změnila v administrativní komplex, její smysl se tedy pro okolí příliš nezměnil. Zůstala stále místem práce, ta však změnila svou formu v souladu s celkovou proměnou struktury hospodářství, kdy dominující průmyslový sektor nahrazuje sektor služeb.

Fotografie č. 16: *blok budov s továrnou MEWA okolo roku 1950*



Fotografie č. 17: MEWA, před konverzí srpen 2005



Fotografie č. 18: MEWA, po konverzi duben 2006



## 4.4 Brownfields

V 21. století narůstá i počet opuštěných a ladem ležících průmyslových území velkých rozměrů, pro která se vžil termín brownfields. Jsou to často rozlehlé tovární a výrobní komplexy jako jsou hutě, doly, případně dopravní uzly těch druhů dopravy, které jsou v úpadku, jako jsou nákladová nádraží, či přístavy apod. S problémy s jejich znovuoživením a s jejich urbanisticko-architektonickým řešením se potýkají všechny vyspělé evropské země. Problémy související s brownfields jsou specifické a náročné na řešení v mnoha ohledech, tato území jsou často kontaminována a ohrožují životní prostředí.<sup>132</sup> Velmi často se také na brownfield pohlíží jako na prázdná místa, která mají cenu jen svých pozemků a neberou se v potaz mnohdy cenné průmyslové objekty, které pak podlehnou demolici. Což je i případ výše popsané Pragovky, která padla při revitalizaci bývalého komplexu ČKD Lokomotivka, či nedávné demolice Rustonky, ze které zbyla jen budova kotelny. Zde by byla více než kde jinde potřeba pomoc města či státu v podobě finanční pomoci, daňových úlev či právní ochrany hodnotných budov. Velmi důležitá je zde i pomoc široké odborné veřejnosti, kdy může diskuze a různé projekty a studie předem připravit příznivou půdu a nastavit mantinely pro budoucí revitalizaci rozlehlých průmyslových areálů. Příkladem zde může být nákladové nádraží Žižkov, které ještě není typickým brownfieldem, je však spolu s železniční dopravou v úpadku, některé jeho části jsou nevyužívané a pomalu chátrají. Situace se však ještě zhorší, když i zbytky nákladní přepravy budou přesměrovány na jiná nádraží. Avšak na téma budoucího využití žižkovského nádraží již dlouhou dobu probíhá odborná diskuze, byly vypracovány četné revitalizační studie a projekty i studentské práce.<sup>133</sup> Všechny návrhy nového využití tohoto místa počítají se zachováním hodnotných funkcionalistických budov. Po tomto diskurzu si snad už nikdo nedovolí, architektonicky cenné budovy nákladového nádraží Žižkov při budoucí revitalizaci opomenout a zbourat. Možná, že se podobným způsobem dalo zabránit demolici hodnotných průmyslových staveb i v jiných průmyslových komplexech.

---

<sup>132</sup> Více například: Sys, in Realit, 2007, č. 7, s. 16-18

<sup>133</sup> Více například: Druhý dech průmyslové architektury, 2007



#### 4.4.1 Praha 7-Holešovice, železniční areál Holešovice-Bubny

V současnosti je takto ohrožený rozlehlý a nevyužívaný železniční areál Holešovice-Bubny a jeho architektonicky cenným objektům hrozí demolice.

Nádraží Holešovice-Bubny těsně souvisí s rozvojem železniční dopravy, ta měla velký význam pro růst celého průmyslového sektoru a zásobování Prahy. Železnice zlevnila a zrychlila dopravu, měla také přímý vliv na růst některých pražských předměstí. Podél železnice začaly růst průmyslové podniky a další nové obce, např. Libeň či Vysočany. Již roku 1830<sup>134</sup> byla dokončena koněspřežná dráha z Prahy do Kladna, která Prahu zásobovala především uhlím z kladenské pánve, ale pravý rozmach železnice nastal až s párou. První vlak parostrojní železnice vjel do českých zemí 6. června 1838 v Břeclavi.<sup>135</sup> Do Prahy slavnostně dorazila parní lokomotiva 21. srpna 1845, a to na tehdejší nádraží Rakouské státní dráhy (dnešní Masarykovo nádraží).<sup>136</sup> Praha se brzy stala největším železničním uzlem v českých zemích. První parostrojní železnicí v Praze byla již zmíněná rakouská Severní státní dráha, její trať vedoucí z Olomouce a končila roku 1845 na dnešním Masarykově nádraží. Roku 1850 byla další zprovozněnou tratí Severní státní dráha pražsko drážďanská. Obě přešly roku 1855 pod rakouskou Společnost státní dráhy.<sup>137</sup> V šedesátých letech pak do Prahy dorazilo množství soukromých tratí, první z nich Česká západní dráha z Plzně skončila roku 1862 na Smíchově, pak přišla Buštěhradská dráha, která postupným prodlužováním skončila roku 1868 v Bubnech, kvůli napojení na Severní státní dráhu zde bylo v sedmdesátých letech zbudováno, zde diskutované, rozsáhlé nákladové nádraží. Další drahou byla Dráha císaře Františka Josefa z Vídně přes Tábor, která skončila roku 1871 na dnešním Hlavním nádraží (dříve Františka Josefa), sem také dorazila o rok později Turnovsko-kralupsko-pražská dráha. Roku 1873 dorazila na Smíchovské nádraží

---

<sup>134</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 65

<sup>135</sup> Pacovský, 1982, s. 74

<sup>136</sup> Pacovský, 1982, s. 75

<sup>137</sup> Hlušíčková, 2003, s. 227

Pražsko duchcovská dráha a Rakouská severozápadní dráha do Vysočan a dále na Těšnov.<sup>138</sup>

Železnice měla velký význam i pro rozvoj obce Holešovice-Bubny, když zde na konci šedesátých let zde vzniklo významné křížení Severní státní dráhy a Buštěhradské dráhy. Původně se jednalo o dvě samostatné obce se zemědělským charakterem, ten se však začal měnit, když byla roku 1823 v Holešovicích postavena první továrna, totiž kartounka Maxe Dormitzera.<sup>139</sup> Od té doby začaly přibývat další podniky a dílny a obě obce začaly svůj někdejší zemědělský charakter ztrácet. V roce 1868 byly spojeny v jednu obec.<sup>140</sup> Pro její další rozvoj byla podstatná blízkost k Praze a strategická poloha. V roce 1868 byly Holešovice-Bubny spojeny s Prahou mostem Františka Josefa I., od kterého se rozbíhaly silnice do Stromovky a na Letnou, tyto se staly hlavními komunikačními trasami a oblastmi rozvoje této čtvrti. V Holešovicích-Bubnech byly budovány i strategicky důležité objekty pro celou Prahu, jako plynárna, elektrárna, městská jatka a v neposlední řadě i výstaviště. Pro výstavbu měly Holešovice také příznivý terénní reliéf a volnou plochu vhodnou k zastavění směrem k Letné. Roku 1847 měla obec Holešovice 47 domů a roku 1869 již 336 (spolu s Bubny 476).<sup>141</sup> V osmdesátých letech 19. století v Holešovicích-Bubnech fungovalo již více než třicet továren nacházelo se tu například několik strojíren, vagónka, plynárna, přádelna, válcovna, drátovna či továrna na klobouky. Obytné domy se stavěly především v oblasti Letné. Výhodou pro rozvoj obce bylo i brzké vypracování regulačního plánu, ten pro Bubny vznikl již roku 1869.<sup>142</sup> Zvláště velký stavební růst nastal po sloučení Holešovic-Bubny s Prahou roku 1884.<sup>143</sup> Za růstem Holešovic-Bubny stál především průmysl a díky němu se někdejší zemědělské osady změnily v průmyslovou čtvrť. Nákladové nádraží Holešovice-Bubny, bylo v prvním desetiletí 20. století napojeno na nově budovaný holešovický přístav. Z Holešovic-Bubny se tak stal i významný dopravní uzel.

---

<sup>138</sup> Hlušíčková, 2003, s. 228

<sup>139</sup> Zelinka, 1955, s. 73

<sup>140</sup> Hlavsa, 1970, s. 16

<sup>141</sup> Hlavsa, 1970, s. 17

<sup>142</sup> Zelinka, 1950, s. 74

<sup>143</sup> Dějiny Prahy II., 1998, s. 521

Nádraží Holešovice-Bubny bylo součástí státní dráhy. Koleje přes území Holešovic-Buben vedly již roku 1850, kdy byl dokončen první úsek Severní státní dráhy do Lovosic, první zastávka byla tehdy zbudována v Bubenči. Roku 1868 byla prodloužena Buštěhradská dráha až do Buben, jejím hlavním úkolem byla přeprava kamenného uhlí z Kladna, proto potřebovala napojení na státní dráhu. Roku 1868 tak v Bubnech vznikly první drážní objekty: koncové nádraží a rozsáhlá kruhová výtopna Buštěhradské dráhy.<sup>144</sup> Společnost státní dráhy započala se stavbou nového nádraží v Bubnech v roce 1868, měla sem být směřována hlavně nákladní doprava. Drážní budovy státní dráhy zde vznikaly v letech 1869 – 1873.<sup>145</sup> Postupně zde byla postavena výpravní budova, vodárna, dvě výtopny, kruhová točna a rozsáhlý objekt dílen. Komplex železničních budov státní dráhy, spolu se stanicí a výtopnou Buštěhradské dráhy vytvořily významné pražské dvojnádraží, na které se postupně pomocí železničních vleček napojovaly významné průmyslové podniky z okolí, například holešovická obecní plynárna, městská jatka, elektrárna, či překladiště holešovického obchodního přístavu. Nádražní budovy státní dráhy byly realizovány podle tzv. normálií, typových vzorů, vytvářela je architektonická kancelář pod vedením Wilhelma von Flattich.<sup>146</sup> Při navrhování normálií nových budov se nechali autoři inspirovat francouzskými vzory. Stylistické prvky, které se v Bubnech objevily, se poté použily i na dalších stavbách státních drah v Praze i obecně v oblasti železniční architektury (dílny, výtopny, sklady, vodárny, remízy či obytné domy zaměstnanců). Největší pozornost vzbuzoval objekt dílen dokončený roku 1872 a příznivé ohlasy na jeho konstrukční řešení se objevily dokonce i v dobovém tisku.<sup>147</sup> Při stavbě dílen se v široké míře uplatnila litina. Jednalo se o obdélníkovou stavbu o rozměrech 65 x 160m, jejíž krov neslo 136 litinových sloupů. Do Buben se posléze přesunula také oprava nákladních vagónů a když zde byla roku 1888 postavena lakovna a sedlárna, opravovaly se zde i vozy osobní. V malé míře se zde dokonce do roku 1891 vyráběly i vozy nové pro vlastní potřebu státních drah. O zrušení dílen se uvažovalo již za 1. světové války, poté se

---

<sup>144</sup> Hlušíčková, 2003, s. 237

<sup>145</sup> Beran, Valchářová, 2007, s. 58

<sup>146</sup> Wilhelm Heinrich Gustav Flattich (1826 – 1900), architekt, vystudoval Stuttgartskou polytechniku, evropský odborník na nádražní stavby, podílel se na výstavbě železnice v Německu, Francii, Švýcarsku, Rakousku-Uhersku.

<sup>147</sup> Hlušíčková, 2003, s. 238

postupně v letech 1921, 1958 a 1963 uvažovalo o výstavbě nové vagonky a v souvislosti s tím měl být provoz v Bubnech zastaven.<sup>148</sup> Tyto záměry však selhaly a tak až v souvislosti se změnami po roce 1989, kdy prudce poklesly požadavky na opravy železničních vagónů, byla činnost opravny v roce 1992 v podstatě ukončena. Provoz výtopny skončil v šedesátých a sedmdesátých letech s ukončením parního provozu, poté byla přeměněna na remízu vládních salonních vozů.

Přestože některé budovy byly v meziválečném období přestavěny či upraveny a ztratily svůj původní charakter, zachovala se dodnes řada drážních budov, které tvoří architektonicky původní jednotný celek s jednotným tvaroslovím: motivy režných cihelných prvků na hladké omítce, sedlové střechy ukončené na přečnívajících trámech, vyřezávané detaily. Jsou to především: rozlehlá dílna, výtopna, budova nádraží či vodárna. V současnosti je celý areál v rukou developerské společnosti a jeho cenným budovám hrozí zánik.

Dnes se Holešovice-Bubny mění z čtvrti průmyslové a významného dopravního uzlu ve čtvrt' obytnou a administrativní. Ztráta dopravního významu je naprosto zřejmá. Zaniká zde jak diskutované nádraží Holešovice-Bubny, tak kdysi významný holešovický přístav. V části nádraží zřejmě vyrostou velké administrativní a obytné komplexy Argentinská hvězda. Holešovický přístav se změní v luxusní bytový komplex Prague Marina s tisícem nadstandardních bytů, kancelářemi, obchodními prostory, restauracemi a kavárnami a podobných příkladů bychom zde našli více. Pozitivní je, že pro nová využití se v Holešovicích poměrně často sáhlo ke konverzi starých průmyslových objektů, takže se podařilo řadu staveb zachránit a ty tak zůstaly i nadále zapojeny do aktivního městského života. Holešovic-Bubny jsou dnes tedy především čtvrtí administrativní a obytnou, ale objevují se zde i významná kulturní a umělecká centra, již delší dobu zde s úspěchem funguje divadelní a koncertní klub La Fabrika a v nedávné minulosti zde bylo otevřeno ambiciózní centrum současného umění Dox, které vzniklo z bývalých továrních hal.

---

<sup>148</sup> Hlušíčková, 2003, s. 238

Fotografie č. 19: *Železniční areál Holešovice-Bubny, dílny a výtopy, 2004*



Fotografie č. 20: *Železniční areál Holešovice-Bubny, hala dílen, 2004*



Fotografie č. 21: *Železniční areál Holešovice-Bubny, nádražní budova, 2004*



Fotografie č. 22: *Železniční areál Holešovice-Bubny, vodárna, 2004*



## 5 ZÁVĚR

Jak už jsem v úvodu uvedl, můj pohled na význam průmyslového dědictví je reakcí na Edensorův pohled na průmyslové ruiny a názor, že by měly přirozeně zanikat, aby uvolnily místo novým potřebám. Ten se objevuje i u českých autorů. Například Václav Cílek píše: *"nechme je stát a rozpadat podle svého."*<sup>149</sup> Průmyslové objekty přirovnává k ruinám středověkých hradů a poukazuje na ně, jako na místo alternativní zábavy s nádechem tajemnosti a dobrodružství. I on však říká, že takto lze k průmyslovým objektům přistupovat jen někde

Jestliže vyjdu z poznání, které mi přinesla četba odborné literatury i pozorování společenské praxe ve vztahu k průmyslovému dědictví u nás, uvědomuji si, že je důležité individuální i společenské „uznání“ průmyslového dědictví, obdobně jako je důležité „uznání“ uměleckého díla, umělecké a historické památky, o kterém píše C. Brandi. I v diskurzu o umění a uměleckých a historických památkách se objevují názory, že by měla umělecká díla a památky přirozeně zanikat v čase. Je to jistě názor legitimní, vhodný k zamyšlení a diskusi, přesto není dominantní. Důležité je, proč není dominantní? Tak jako člověk „uznává“ sám sebe, chrání se, udržuje, snaží se žít zdravě a tedy déle, léčí se atd. a nechce jen přirozeně zanikat, tak i lidské výtvoř, které si získají jeho „uznání“ udržuje, chrání a různými způsoby ošetřuje. Zdůvodňuje si i proč to dělá.

V případě průmyslového dědictví by naše pasivní pozorování jejich „přirozeného“ zániku mohlo vyjadřovat, že řád, který se v nich zrcadlí nejsme schopni (ochotni) „uznat“, nebo že pro nás již ztratil smysl, stejně jako práce a úsilí našich předků. A že nechceme (nemáme důvod) ho uchovat jako svědectví a předat dál. Je nutné přiznat, že i když „uznáme“ hodnoty průmyslového dědictví, neznamena to, že nebudou některé průmyslové objekty i nadále opuštěné a zchátralé, že se nám je podaří uchovat všechny. Jejich další využití bude vždy otázkou výběru a kompromisu mezi naší vůlí a možnostmi. Domnívám se, že tento výběr je možné opírat o architektonické (umělecké), estetické, historické a společenské hodnoty

---

<sup>149</sup> Cílek, 2007, in Krajinou pochybností

objektu v kontextu místa, proto jsem se ve své práci zaměřil na jejich definování, komparování a to v konkrétních příkladech.

I když by se zdálo, že památkový přístup k těmto objektům a místům, který má navíc i svou oporu v zákoně, by mohl být nejvhodnější k jejich zachování, tak se toto zdání v praxi nepotvrzuje. Památkový přístup může být někdy dobrým pomocníkem při ochraně a zachování průmyslového dědictví. Problémem však je, že památková péče objekt zakonzervuje v jeho současné podobě a omezí, někdy i znemožní jeho širší společenské využití a může vést k vytvoření „mrtvého místa“, které sice udržuje „historickou paměť“ a autenticitu hmoty stavby apod., ale nezíská si širší společenské uznání a je vyloučeno z aktivních městských funkcí.

I z toho důvodu jsem se ve své práci snažil vyzdvihnout, ze všech možných přístupů k vysloužilým průmyslovým stavbám, přístup konverze, který považuji ve srovnání s ostatními za nejživotnější. Vycházím z toho, že při využití opuštěného průmyslového objektu je vždy nutné přihlížet k společenské potřebě místa, protože by nám mělo primárně jít o jeho navrácení do aktivního společenského života. Ukazuje se, že pro navrácení společenské prospěšnosti opuštěným průmyslovým objektům je dnes vhodné apelovat především na ekonomickou výhodnost konverzí. Ekonomické motivy jsou dnes silnější než ohledy na historické a estetické hodnoty opuštěných průmyslových objektů, jelikož trvá nějaký čas, než společnost dospěje k uznání těchto hodnot a musí na to být i dostatečně ekonomicky silná. Současné příklady z Karlína, Holešovic či Smíchova naznačují, že celkem úspěšnou cestou k záchraně průmyslových památek je jejich konverze pro administrativní účely. Také se ukazuje, že konverze se dobře hodí i pro propagaci využívání průmyslových objektů, obvykle zhodnocují i jejich estetickou stránku a slouží tak zároveň i k „osvětě“ mezi širší veřejností, že je lepší přestavět objekt, který má své místo i kvality, než ho zbořit.

Ještě výrazněji propagace a „osvěta“ vynikne při konverzi budovy k uměleckému a společenskému využití. Nová umělecká a výstavní centra budovaná ve vysloužilých průmyslových objektech (například Karlín Studios, La Fabrika, Dox) přilákají velké množství lidí, kteří se mohou na vlastní oči přesvědčit o výhodách



a kvalitách konverzí průmyslových staveb. Nejen, že jsou tyto galerie a výstavní prostory názornými příklady, ale i místy konání popularizačních přednášek – prezentací přístupů k průmyslovému dědictví.

Vedle proměny ekonomické struktury, která se u nás odehrála v devadesátých letech minulého století a přinesla ukončení výroby v mnoha odvětvích, dnes působí i další tlaky, jako jsou procesy restrukturalizace v průmyslových zemích spojené s procesem globalizace, podmínky, kritéria a legislativa Evropské unie, výrobní priority, subvence. Důsledkem je zastavení mnoha výrobních odvětví a tak u nás narůstá množství uvolněných průmyslových objektů i území. *„Proces chátrání, devastace a ohrožení nevyužívaných průmyslových objektů pokračuje, proto je třeba urychlit fázi vyhledávání a vyhodnocování svědků industriální éry a formulování proměn, po kterých mohou být staré objekty navráceny do života našich obcí a měst.“*<sup>150</sup>

V první řadě je proto nutné pokusit se zabránit uspěchaným demolicím vysloužilých průmyslových objektů tam, kde je to jen trochu možné. Demolicí totiž neztrácíme jen jednu starou budovu, stará továrna byla také výrazem své doby, odrazilo se v ní dobové sociální klima, ideály, technické možnosti i výtvarné a estetické hodnoty. Postupem času se také stala místem života a práce mnohých lidí i svědkem turbulencí dějin a získala tak svůj *genius loci*. S jejich zbouráním tak ztrácíme i sociální, ekonomickou, technologickou i uměleckou památku lidské historie. Je tak třeba přesvědčit obyvatele, městské úřady i investory o tom, že je třeba bdít nad zachováním průmyslových objektů, které jsou nedílnou součástí našeho kulturního dědictví. A to byl také jeden z cílů této práce pokusit se vzbudit zájem o staré průmyslové objekty, poukázat na jejich bohatou historii, estetické kvality a společenské možnosti, jež nám mohou poskytnout. Pokusit se ukázat, že vysloužilým průmyslovým objektům můžeme vdechnout ještě dlouhý a prospěšný život a třeba tak i bojovat proti neustálé konzumní honbě za něčím novým.

---

<sup>150</sup> Zemánková, 2003, s. 122

## 6 Literatura

- BECHYNĚ, Stanislav: Stavba automobilky Praga v Libni, *Stavitel* – odborný umělecko-technický měsíčník, č. 2-3, *Stavitel*. Sekce klubu inženýrů a stavitelů v Praze, 1919
- BERAN, Lukáš: František Odkolek, a.s., parní mlýn a továrna na chléb, Praha 9-Vysočany, [online], [cit. 2008-07-11], dostupný z:  
[https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000422&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000422&obr=1)
- BERAN, Lukáš, VALCHÁŘOVÁ, Vladislava (eds.) (2007): *Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy*. Praha, VCPD
- BERAN, Lukáš, VALCHÁŘOVÁ, Vladislava: MEWA, akc. spol. pro průmysl zbožím kovovým, Praha 5-Smíchov, [online], [cit. 2008-08-20], dostupný z:  
[https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V006201&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V006201&obr=1)
- BRANDI, Cesare (2000): *Teorie restaurování*. Kutná Hora, Tichá Byzanc.
- CÍLEK, Václav: Esej o kladenských haldách a krajině ve znamení Stalkera, in *Krajinou pochybností*, 2007, Nymburk-Olomouc, O. P. S.
- Českomoravská Kolben Daněk, Praha b. r., nestránkováno, podnikový bulletin, (STK, e.č. 135532)
- *Dějiny Prahy II.*, kolektiv autorů, 1998, Praha, Paseka
- *Druhý dech průmyslové architektury*. Praha: 2007, ČVUT v Praze, VCPD
- DVOŘÁKOVÁ, Eva: Opuštěná průmyslová území – co s nimi dál? *Realit*, 2007, č. 7.
- DUDÁK, Vladislav, POŠVA, Rudolf, NEŠKUDLA, Bořek (2002): *Encyklopedie světové architektury, Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 1, A-K*, Praha, Baset
- DUDÁK, Vladislav, POŠVA, Rudolf, NEŠKUDLA, Bořek (2002): *Encyklopedie světové architektury, Od menhiru k dekonstruktivismu, díl 2, L-Ž*, Praha, Baset
- DUDEK, František (2007): *Období 1815-1848, Vývoj jednotlivých odvětví*, in *Dějiny hospodářství českých zemí – od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum
- EDENSOR, Tim (2005): *Industrial Ruins, Space, Aesthetics and Materiality*. Oxford, New York, Berg

- Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách, 2004, Praha, Academia
- Encyklopedický slovník, 1993, Praha, Odeon
- HAVRÁNEK, Jan (1970): Demografický vývoj Prahy v druhé polovině 19. století, in Pražský sborník historický 1969 - 1970, Praha, Orbis
- HLAVSA, Václav (1970): Pražské teritorium v druhé polovině 19. století, in Pražský sborník historický 1969 - 1970, Praha, Orbis
- HLUŠIČKOVÁ, Hana (ed.) (2003): Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III díl (P-S). Praha, Libri
- HÖLZEL Zdeněk, KEREL Jan, RŮŽIČKOVÁ Olga. Palác Křížík. *Architekt*, 2007, č. 9.
- HORSKÁ, Pavla, MAUR, Eduard, MUSIL, Jiří (2002): Zrod velkoměsta. Praha, Paseka.
- HORSKÁ-VRBOVÁ, Pavla (1970): Pražský průmysl v druhé polovině 19. století, in Pražský sborník historický 1969 - 1970, Praha, Orbis
- HOZÁK, Jan: Průmyslová kultura – svědectví fotografie, in Tvář průmyslové doby, 2007, Praha, ČVUT v Praze, VCPD, NTM v Praze
- Charta industriálního dědictví, 2003, [online], <http://vcpd.cvut.cz/33-206-dokumenty-charta-industrialniho-dedictvi.aspx>
- JANÁK, Jan (2007): Období 1848-1914, Vývoj jednotlivých odvětví, in Dějiny hospodářství českých zemí – od počátku industrializace do konce habsburské monarchie. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum
- JANÁK, Pavel (1940): Praha XIX. Století, in Jak rostla Praha II. Praha, Společnost přátel starožitností v Praze.
- JÁSEK, Jaroslav: Čistírna odpadních vod Praha 6-Bubeneč, [online], [cit. 2008-07-15], dostupný z: [https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000023&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000023&obr=1)
- JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk (2007): Dějiny hospodářství českých zemí – od počátku industrializace do konce habsburské monarchie. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum
- KLEMPERA, Josef (2001): Vodní mlýny v Čechách III., Praha a okolí. Praha, Libri.
- LANG, Aleš: Poznámky k revitalizaci a konverzi průmyslového dědictví. In Druhý dech průmyslové architektury. Praha: 2007, ČVUT v Praze, VCPD

- MÍKA, Zdeněk (1975): Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu, in Pražský sborník historický IX, Praha, Panorama, Archív hlavního města Prahy
- MÍKA, Zdeněk (1980): Počátky průmyslové výroby v Praze, Od nejstarších manufaktur k počátkům strojové výroby, in Pražský sborník historický XII, Praha, Panorama, Archív hlavního města Prahy
- MÍKA, Zdeněk (1981): Počátky průmyslové výroby v Praze, Období nástupu průmyslové revoluce do r. 1848, in Pražský sborník historický XIII, Praha, Panorama, Archív hlavního města Prahy
- OUTRATA, Jan, Jakub (2006): Parní mlýn a pekárna Odkolek, dokumentace a vyhodnocení objektů industriální architektury v Praze a jejího historického a urbanistického významu ve vývoji některých pražských čtvrtí. Národní památkový ústav v hlavním městě Praze.
- PACOVSKÝ, Jaroslav (1982): Lidé, vlaky, koleje. Praha, Panorama
- Prodejní a servisní centrum – Mercedes Benz, [online], [cit. 2008-07-10], dostupný z: [http://www.vpupraha.cz/pdf/Mercedes\\_Karlin.pdf](http://www.vpupraha.cz/pdf/Mercedes_Karlin.pdf)
- SEDLÁK, Jan: Studentské úlohy a průmyslový odkaz. In Druhý dech průmyslové architektury. Praha: 2007, ČVUT v Praze, VCPD
- SYS, Tomáš. Brownfield – riziko, či příležitost? *Realit*, 2007, č. 7.
- ŠENBERGER, Tomáš: Konverze jako neotřelá alternativa novostavby. In Druhý dech průmyslové architektury. Praha: 2007, ČVUT v Praze, VCPD
- Tvář průmyslové doby – svědectví fotografie, 2007, Praha, ČVUT v Praze, VCPD, NTM v Praze
- VALCHÁŘOVÁ, Vladislava, Pražský industriál – nekrology 2003-2007, in Za starou Prahu – věstník Klubu Za starou Prahu, ročník XXXVII., číslo 2-3/2007
- VORLÍK, Petr: Praga, Praha 9-Libeň, [online], [cit. 2008-07-20], dostupný z: [https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000059&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000059&obr=1)
- Vozovna Karlín, Praha 8-Karlín, Registr průmyslového dědictví, [online] [cit. 2008-07-28], dostupný z: [https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V003930&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V003930&obr=1)
- Vozovna Karlín, [online], [cit. 2008-08-10], dostupný z: <http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cislocclanku=2006041314>

- Vozovna koňky Karlín, [online], [cit. 2008-08-10], dostupný z:  
<http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041302>
- ZELINKA, Timoteus Č. (1955): Pražská předměstí, Život za pražskou hradební zdí. Praha, Orbis.
- ZEMÁNKOVÁ, Helena (2003): Tvořit ve vytvořeném, Nové funkční využívání uvolněných objektů. Brno, Vysoké učení technické v Brně, Akademické nakladatelství CERM

## 7 Fotografie

- č. 1 – 4 : VORLÍK, Petr: Praga, Praha 9-Libeň, [online], [cit. 2008-07-20], dostupný z: [https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000059&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000059&obr=1)
- č. 5 – 8: BERAN, Lukáš: František Odkolek, a.s., parní mlýn a továrna na chléb, Praha 9-Vysočany, [online], [cit. 2008-07-11], dostupný z:  
[https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000422&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000422&obr=1)
- č. 9 – 11: JÁSEK, Jaroslav: Čistírna odpadních vod Praha 6-Bubeneč, [online], [cit. 2008-07-15], dostupný z:  
[https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V000023&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V000023&obr=1)
- č. 12: Vozovna Karlín, [online], [cit. 2008-08-10], dostupný z  
<http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041314>
- č. 13: [online], [cit. 2009-01-05],  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Vozovna\\_Karl%C3%ADn](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Vozovna_Karl%C3%ADn)
- č. 14 – 15: Vozovna Karlín, Praha 8-Karlín, Registr průmyslového dědictví, [online] [cit. 2008-07-28], dostupný z:  
[https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V003930&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V003930&obr=1)
- č. 16 – 18: BERAN, Lukáš, VALCHÁŘOVÁ, Vladislava: MEWA, akc. spol. pro průmysl zboží kovovým, Praha 5-Smíchov, [online], [cit. 2008-08-20], dostupný z: [https://registr.cvut.cz/o\\_karta.php?zaznam=V006201&obr=1](https://registr.cvut.cz/o_karta.php?zaznam=V006201&obr=1)
- č. 19 – 22: FRAGNER Benjamin, ZLÁMANÝ Michal, [online] [cit. 2009-01-05]  
<http://www.e-architekt.cz/index.php?PId=808&KatId=26>