

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FILOZOFICKÁ FAKULTA**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**2011**

**Zuzana Nedbalová**

**Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze**

**Katedra archivnictví a pomocných věd historických**

## **Bakalářská práce**

**Zuzana Nedbalová**

**Holešovice v proměnách v 19. a 20. století**

**Holešovice, landscape changes in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup>  
Century**

Za cenné rady, odborné vedení a poskytnutí důležitých informací děkuji vedoucí této bakalářské práce Prof. PhDr. Evě Semotanové DrSc.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne: .....

podpis: .....

## **Anotace**

Tato bakalářská práce s názvem Holešovice v proměnách v 19. a 20. století se zabývá vývojem pražské městské části Holešovice. Sledované období bylo na základě dostupnosti pramenů zúženo na dobu od dvacátých let 19. století do konce sedmdesátých let 20. století. Práce je rozdělena do deseti kapitol, které se věnují urbanistickému a sídelnímu rozvoji této městské části. V první kapitole jsou shrnuty veškeré použité prameny a literatura, které byly k práci využity a druhá kapitola se týká metodiky práce. Třetí kapitola popisuje základní informace ohledně Holešovic a jejich správní vývoj. Čtvrtá kapitola se věnuje vývojem Holešovic od svých počátků až do dvacátých let 19. století, které se staly přelomovým obdobím. Následující kapitoly se zabývají postupnou proměnou městské části od r. 1823, kdy byla postavena v Holešovicích první továrna a započal tak postupný proces proměny původně vesnické obce v průmyslovou čtvrť. Těchto šest kapitol označuje jednotlivé etapy vývoje vymezených podle významných událostí či vzniku důležitých staveb. Velká pozornost je zde věnována průmyslu, průmyslovým továrnám a objektům, protože přeměna Holešovic v průmyslovou čtvrť měla velký vliv na celkovou proměnu oblasti a na její dnešní podobu. Hlavním cílem této práce je postihnout zásadní proměny venkovské obce Holešovice v městskou čtvrť na základě studia písemných, mapových a obrazových pramenů a vliv proměn na současnou podobu této městské části.

## **Summary**

This bachelor's thesis, entitled Holešovice, landscape changes in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century deals with the development of city district Holešovice in Prague. The main period of research was narrowed down to period from 1820s to the end of 1970s because of the accessibility of sources. This bachelor's thesis is divided into ten main chapters which describe urban and housing development of this city district. Chapter one contains information about all sources and literature that was used here and second chapter is about methods of processing. Chapter three describes basic information about Holešovice and their administrative development. Chapter four is about historic development of this district from its beginning to 1820s, which is the turning point. Next chapters deal with progressive changes of the district from 1823, when the first factory in Holešovice was built and because of it Holešovice started to change from agricultural village into industrial district. Chapters five to ten represent particular periods of development defined according to important events or construction of important buildings and other compounds. Big attention is devoted to industry, factories and other

compounds because the change of Holešovice into the industry district had large influence on transformation of the whole area and its present form. The main goal of this bachelor's thesis is description of main changes of Holešovice in city district and the influence of changes on present form of this district with using written and pictorial sources and maps.

# Obsah

Úvod.....	9
1. Použité prameny a literatura .....	11
2. Metodika zpracování.....	16
3. Holešovice – základní informace.....	17
3.1 Poloha a charakteristika Holešovic.....	17
3.2 Správní vývoj.....	17
4. Nejstarší vývoj Holešovic do první čtvrtiny 19. století.....	20
4.1 Bubny.....	20
4.2 Holešovice .....	23
4.3 Královská obora.....	25
5. Od založení první továrny ke spojení obcí (1823–1850).....	27
5.1 Obyvatelstvo a sídla.....	27
5.2 Průmysl .....	30
6. Období od r. 1850 do r. 1884.....	31
6.1 Rozvoj spojených obcí.....	31
6.2 Spojení Holešovic-Buben s pražskou obcí .....	35
6.3 Průmysl .....	36
7. Období od r. 1884 do r. 1918.....	39
7.1 Obyvatelstvo a sídla.....	39
7.1.1 Kostel sv. Antonína.....	44
7.2 Průmysl .....	45
7.2.1 Holešovický přístav .....	46
7.2.2. Elektrárny.....	47
7.2.3 První pražský měšťanský pivovar.....	48
7.2.4 Ústřední městské jatky .....	48
7.3 Výstaviště a Všeobecná zemská jubilejní výstava.....	49
8. Meziválečné období (1919–1939) .....	54
8.1 Sídlní vývoj .....	54
8.1.1 Veletržní palác .....	57
8.2 Průmysl .....	58
9. Za druhé světové války (1939–1945) .....	61
10. Vývoj po r. 1945 .....	62
10.1 Sídlní vývoj .....	62
10.2 Průmysl .....	66
Závěr .....	68
Seznam použitých pramenů a literatury	
Seznam příloh	
Seznam obrázků	
Přílohy	

## **Seznam zkratk**

AMP – Archiv hlavního města Prahy

HÚ AV ČR – Historický ústav Akademie věd České Republiky, v. v. i.

MČ – Městská část

NVP – Národní výbor hlavního města Prahy

ÚNV – Ústřední národní výbor



## Úvod

Holešovice, které patřily mezi první připojené čtvrti k Praze, tvoří od konce 19. století důležitou součást našeho hlavního města.

V Holešovicích bydlím již od svého narození, takže mám k této oblasti velice blízký vztah. Díky tomu, že jsem zde vyrůstala a i nadále se v této čtvrti pohybuji, znám tu místa více či méně proslulá, ale také nejrůznější zákoutí.

Mnoho lidí nemá zdejší městskou část obzvláště v oblibě, protože na ně působí příliš průmyslově a pošmourně. Soudí tak především podle spodní části Holešovic (tj. od Bubenského nádraží směrem na východ), kde se v dřívější době koncentrovalo velké množství továren a průmyslových podniků. Jakkoliv je to zčásti pravda, vzhled celé oblasti Holešovic nelze posuzovat jen podle jejího průmyslového území. Městská část Holešovice se totiž skládá z několika oblastí, které mají rozličný charakter. Spodní část je průmyslového rázu, který bychom ale v horní části Holešovic hledali marně.

Hlavním cílem této bakalářské práce je uceleně zachytit vývoj Holešovic především v 19. a 20. století, která jsou pro tuto městskou čtvrť významné, neboť v nich probíhalo mnoho důležitých územních změn: jedná se o proměnu z venkovské obce v průmyslovou čtvrť, což se odrazilo do její dnešní podoby. Zároveň lze při řešení tématu posoudit výpovědní hodnotu různých typů pramenů, především z činnosti obecní správy. Téma bakalářské práce lze rovněž zařadit do regionálních dějin, které jsou v současné době na výrazném vzestupu (Holešovice jako součást mikroregionu na kraji historické Prahy).

Než se ale začnu zabývat vývojem v daném období, je třeba alespoň stručně pohovořit o charakteristice a poloze Holešovic. Rovněž je důležité zmínit jejich zařazení z hlediska správního členění Prahy. Proto je jedna z kapitol věnována vývoji Holešovic od jejich počátků, poté již bude následovat samotné období 19. a 20. století rozdělené do jednotlivých etap, vymezených podle významných událostí či vzniku důležitých staveb a jejich souborů.

Je nutno také upřesnit časové vymezení zkoumaného období. Při shromažďování podkladů a materiálů k této práci jsem zjistila, že není možné postihnout celé období od r. 1800 do r. 1999. Spodní hranici období jsem stanovila od první čtvrtiny 19. století, konkrétně se jedná o r. 1823, kdy byla založena první továrna na území Holešovic (jednalo se o kartounku Maxe Dormitzera, později Kubinzkých). Další věc, na kterou je důležité upozornit je to, že do r. 1850 se dochovalo jen nepatrné množství pramenů, jelikož fond obce Holešovice-Bubny začíná teprve až tímto rokem. Informace týkající se předchozích let by bylo nutné hledat ve fondech Karlína, jehož součástí byly až do tohoto roku, ale pro svou

rozsáhlost a neúplné zpracování je tento fond jen částečně přístupný a jeho studium nebylo možné. Horní hranici zkoumaného období jsem musela snížit již na začátku na r. 1980, a to z důvodu, že písemnosti mladší 30 let mi nemohly být předloženy ke studiu z důvodu lhůty pro předkládání archiválií. Toto časové vymezení pak dále bude záviset na množství a kvalitě pramenů, které k těmto rokům bylo možné získat. Opět jsem se zde potýkala s problémem, že fond Prahy 7 je jen částečně zpracovaný. Hlavní zkoumané období je tedy zhruba určeno první čtvrtinou 19. století do konce sedmdesátých let 20. století s občasnými přesahy do osmdesátých a devadesátých let.

Tato práce není výkladem o architektuře a popisu nejdůležitějších budov a míst, jak to bývá zvykem u podobné literatury, která se zabývá městskými čtvrtěmi. Cílem práce je postihnout zásadní proměny venkovské obce Holešovice v městskou čtvrť na základě studia písemných, mapových a obrazových pramenů a vliv proměn na současnou podobu této městské části.

# 1. Použité prameny a literatura

K vypracování této práce bylo použito několik druhů historických pramenů a odborné literatury. Jedná se o prameny písemné, kartografické a obrazové. Studium pramenů bylo doplněno o průzkum v terénu s fotografickou dokumentací. Písemné prameny byly zastoupeny různými typy písemností: úřední povahy – studie týkající se urbanistického a sídelního vývoje, různé spisy a protokoly; vyprávěcí povahy – kronika, pamětní spis. Prameny pocházejí z fondů obce Holešovice-Bubny, Stavebního odboru Národního výboru hl. města Prahy (Ústřední národní výbor), Úřadu městské části Praha 7 a také Sbírký rukopisů.<sup>1</sup>

Fond *Archiv obce Holešovice-Bubny* obsahuje písemnosti z období let 1850–84. Je z větší části zpracovaný a k orientaci v něm slouží prozatímní inventář. Fond obsahuje několik úředních knih (evidenční, katastrální a protokoly obecního zastupitelstva), které jsem ale nevyužila, neboť jejich obsah se týká pouze jednotlivých obyvatel Holešovic-Buben. Období let 1850–77 je zastoupeno jen jedním spisem za každý rok, teprve až od r. 1878 zde lze najít obsáhlejší materiál, který se týká důležitých oblastí obce: jednání obecního zastupitelstva, obecního úřadu, finance, školství, stavební rozvoj apod. Písemnosti jsou psané v německém i českém jazyce, menší část je v tištěné podobě, převážná část je rukopisná. Celý fond obsahuje převážně materiál, který se vztahuje k jednotlivým občanům (jejich žádosti, jednání s obecním zastupitelstvem ve věcech soukromých). Písemnosti jsou v horším stavu a některé z nich nejsou vůbec označeny číslem jednacím či jinou značkou. V porovnání s fondem obce Holešovice-Bubny obsahuje fond *Úřad městské části Praha 7* mnohem více informací i přesto, že není z velké části zpracovaný. Písemnosti jsou převážně tištěné. Ve fondu se nachází spis *Koncepce rozvoje městské části Praha 7* (z r. 1979), ve kterém je shrnutý dosavadní vývoj Prahy 7 a plány jejího rozvoje do budoucna. U spisu bylo třeba vyčlenit informace, které se týkaly jen Holešovic a Buben. Také se zde nachází kniha označená jako kronika, ale po jejím prohlédnutí jsem zjistila, že obsahuje jen dva zápisy a že se jedná spíše o památník, a tudíž je nepoužitelný. Ve fondu jsem našla i spisy týkající se někdejšího Parku kultury a oddechu Julia Fučíka (dnešní Výstaviště), ale ve velké míře se jednalo jen o návrhy na úpravy areálu. Co se týče archivních pomůcek, k fondu existují dva samostatné inventáře<sup>2</sup>. Fond *Stavebního odboru NVP (ÚNV)*, v němž se nachází materiál týkající se celé Prahy, obsahuje mnohem více informací. Lze zde najít dvě studie vzniklé v druhé polovině 20. století v podobě dvou brožur s názvem *Stavební vývoj obcí na území*

---

<sup>1</sup> Všechny fondy jsou uloženy v Archivu hl. města Prahy.

<sup>2</sup> Inventáře s názvem *Obvodní národní výbor Praha 7 (1944-92)* a *Obvodní národní výbor Praha 7 (Obvodní rada Praha VII)*.

hlavního města Prahy, kde se nachází vývoj obcí v bodech a zabývají se urbanistickým vývojem. Konkrétní údaje o autorovi a roku vydání nejsou uvedeny. K fondu patří přehledný inventář. Ve *Sbírce rukopisů* jsem našla jeden z nejdůležitějších zdrojů informací: Kroniku Holešovic-Buben<sup>3</sup>, která obsahuje rozličný materiál: podává informace od počátku sledovaného území, podrobné popisy událostí a vzhledu okolí během let, fotografie, novinové výstřižky atd. Kronika, která je velkého formátu, je psaná ručně velmi úhledným a čitelným písmem. Ve fondu se také nachází důležitý Pamětní spis o sloučení Holešovic-Buben s Prahou. Archivních pomůcek pro sbírku existuje hned několik, a to ve formě edic, katalogu a soupisu dokumentů. Protože obě archiválie pocházejí z pozdější doby, než když soupisy rukopisů vznikly, nebyly v těchto pomůčkách zaneseny a našla jsem je pouze v internetovém katalogu AMP.

Z kartografických pramenů byly pro studium Holešovic zvoleny polohopisné, situační, orientační a katastrální mapy a plány, na kterých bylo možné sledovat změny sídelního vývoje. Byl použit Stabilní katastr z r. 1840<sup>4</sup>, Hurtigovy polohopisné plány z let 1884 a z období kolem r. 1900<sup>5</sup> (obě s měřítkem 1: 4 000), Orientační plán Prahy a obcí sousedních<sup>6</sup> (1910–11, 1: 5 000) Orientační plán Velké Prahy po r. 1920 (1: 25 000) a z r. 1944 (1: 14 000)<sup>7</sup>. Stejně tak jsem využila i současný plán MČ Prahy<sup>8</sup>, který mi sloužil k orientaci v holešovickém prostoru při porovnávání původních názvů ulic se současnými.

Užitečným pomocníkem byla také Kronika královské Prahy a obcí sousedních<sup>9</sup>, která v kombinaci s orientačním plánem z let 1910–11 tvořící součástí kroniky poskytuje informace o tehdejších názvech jednotlivých ulic, náměstí atd. a jejich historii. Ke sledování vývoje pražského názvosloví pomohla i dvojdílná publikace Pražský uličník,<sup>10</sup> která obsahuje soupis dnešních ulic a náměstí, jejich původní názvy a předchozí vývoj.

Dále jsem čerpala z odborné literatury, která se zabývá tematikou Holešovic a Prahy 7. Jedná se o práce zaměřené na sídelní, urbanistický a architektonický vývoj, především ale na technické stavby a památky. Důležitým zdrojem informací byla práce *Stavební vývoj*

---

<sup>3</sup> Zpracoval Antonín Zvěřina v letech 1928–52.

<sup>4</sup> Císařské otisky Stabilního katastru jsou dostupné v internetové aplikaci Ústředního archivu zeměměřičtví a katastru: [http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio\\_main\\_02\\_index.html](http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html).

<sup>5</sup> Obsaženy v publikaci J. Pudra: *Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války*. Praha, Orbis 1945.

<sup>6</sup> Plán je součástí knihy Ruth, F.: *Kronika královské Prahy a obcí sousedních (I. díl)*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1995.

<sup>7</sup> Plány se nachází v *Mapové sbírce Historického ústavu AV ČR*.

<sup>8</sup> *Mapa Prahy 7* z r. 2010, vydal Navigator PM, s.r.o., bez měřítka

<sup>9</sup> Ruth, F.: *Kronika královské Prahy a obcí sousedních (I.-III. díl)*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1995-96.

<sup>10</sup> Lašťovka, M. a kol.: *Pražský uličník: Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství; Díl 1-2*, Libri Praha 1997-98.

Holešovic-Buben<sup>11</sup>, která obsahuje vývoj Holešovic od počátku 19. století do první světové války. V knize se mimo jiné nachází také obrazová příloha, která zahrnuje dobové fotografie a pět plánů. Kniha *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl)*<sup>12</sup> je bohatá na informace týkající se průmyslu: jsou zde podrobně popsány jednotlivé průmyslové podniky, mosty, železnice a další stavby. *Pražský industriál*<sup>13</sup> je publikace, jež se zabývá průmyslem jednotlivých pražských městských čtvrtí. K průmyslovým podnikům a stavbám je uveden jejich popis. Obě zmíněné knihy mají charakter encyklopedie a jsou obohaceny o další obrazový materiál v podobě fotografií a map.

Důležitou pomůckou byla také práce týkající se architektonického a sídelního vývoje Prahy 7,<sup>14</sup> která vedle architektonického rozboru a popisu městské části podává i vývoj Holešovic a Buben od počátků i s přihlédnutím k mapám. Součástí publikace bylo velké množství fotografií. Stručné pojednání o vývoji Holešovic a Buben lze nalézt v knize *Pražská předměstí*,<sup>15</sup> která uvádí základní a nejdůležitější informace ke studovanému tématu. Další pohled na vývoj v městské části poskytuje práce *Proměny holešovického meandru*<sup>16</sup>, která se zabývá studiem holešovického prostoru především na základě map a plánů.

Mezi zdroje informací jsem zařadila i dvě knihy, které se týkají Prahy 7, ale v jejich případě se nedá příliš hovořit o odborných pracích, jelikož v nich chybí, odkud autoři čerpali, ale i přesto knihy posloužily alespoň k základní orientaci ve sledovaném prostoru. Jedná se o knihy *Praha 7 křížem krážem*<sup>17</sup> a *Kniha o Praze*<sup>18</sup>. V obou publikacích lze najít téměř stejné informace, ale druhá zmíněná kniha, jež byla vydána dříve, obsahuje velké množství dobových fotografií a také několik kapitol, které se v novější publikaci nenachází. Stejným způsobem jako tyto knihy jsem využila publikaci *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*<sup>19</sup>.

Práce je rovněž obohacena o některé dostupné statistické informace, které jsem získala ze *Statistické knihy za r. 1882*,<sup>20</sup> jež poskytuje údaje týkající se poměrů topografických,

---

<sup>11</sup> Pudr, J.: *Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války*. Praha, Orbis 1945.

<sup>12</sup> Hlušíčková, H a kol.: *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. Díl P-S*. Praha, Libri 2003.

<sup>13</sup> Beran, L., Valchářová, V.: *Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy*. 2. rozš. vydání, Praha, ČVUT 2005.

<sup>14</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: *Praha 7 - sídelní a architektonický vývoj*. 1. vydání, Praha, Orbis 1975.

<sup>15</sup> Zelinka, T.Č.: *Pražská předměstí*. Praha, Orbis 1955.

<sup>16</sup> Semotanová, E.: *Proměny holešovického meandru na mapách a plánech*. In: Frejtová, O., Ledvinka, V., Pešek, J.: *Město a voda. Praha. město u vody*. Documenta Pragensia XXIV. Praha 2005, s. 13-26.

<sup>17</sup> Broncová, D.: *Praha 7 křížem krážem*. vyd. 1., MILPO, Praha 2004.

<sup>18</sup> Broncová, D.: *Kniha o Praze*. MILPO, Praha 1998.

<sup>19</sup> Kuča, K.: *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (V. díl: Par - Pra)*. Libri, Praha 2002.

<sup>20</sup> Erben, J.: *Statistická knížka královského hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradu a Žižkova za rok 1882*. 2. ročník, vydání české, knihtiskárna Aloise Wiesnera, Praha, 1884.

živnostenských, záležitostí obecní správy řešených v r. 1882 a dále z Lexikonu hl. města Prahy 2009<sup>21</sup> zabývající se nejen statistickými údaji Prahy jako celku a jednotlivých městských obvodů, ale i správním vývojem mezi léty 1784–2009.

K tématům Veletržního paláce a Výstaviště jsem využila literaturu, která se věnovala přímo těmto stavbám. Kniha ohledně Veletržního paláce<sup>22</sup> obsahuje informace týkající se důvodu výstavby objektu, jednotlivé plány a projekty, jak by měl vypadat, popis stavby, užívání, také obnovovací práce poté, co vyhořel. Publikace je obohacena o velké množství fotografií starých i současných a také o plány. Pro popis Výstaviště jsem kromě dříve zmíněných publikací o průmyslu využila i knihu ohledně jubilejní zemské výstavy r. 1891,<sup>23</sup> která na téměř tisíci stránkách podává jeho podrobný popis vzniku, průběh stavby, různá ustanovení, popisy jednotlivých objektů apod. K oběma tématům jsem rovněž využila knihu Pražské paláce<sup>24</sup>, kde byly oba objekty stručně charakterizovány.

K orientaci v nejdůležitějších stavbách vybudovaných během 20. století mi posloužila malá brožurka s názvem Praha 7 – 100 let moderní architektury<sup>25</sup>, která podává výčet budov v jednotlivých obdobích s roky vzniku, s fotografiemi a s odkazy na další literaturu. Součástí brožurky byl plánek Holešovic. Pro dobu 20. století jsem uplatnila knihy o Praze od Jana Svobody pro období v letech 1891–1918<sup>26</sup>, meziválečné období<sup>27</sup> a dobu poválečnou až do r. 2003<sup>28</sup>. Tyto knihy byly velmi přehledné, obsahovaly informace nejen architektonického, ale i sídelního vývoje, mnoho fotografií a plány.

K některým objektům, ke kterým jsem v literatuře našla jen drobné zmínky, jsem byla nucena použít internetové stránky. Jednalo se o Planetárium<sup>29</sup>, oblast tzv. Malého Berlína<sup>30</sup>, katastrální vymezení Bubence<sup>31</sup> a podrobnější informace ke kostelu sv. Antonína.<sup>32</sup>

Rovněž nelze opomenout literaturu, která se zabývá vývojem měst obecně a stejně tak knihy zabývající se Prahou. Jedná se o knihy Atlas československých dějin<sup>33</sup>, Zrod

---

<sup>21</sup> Český statistický úřad, oddělení regionálních analýz a informačních služeb Praha: Lexikon hlavního města Prahy 2009. Ročník 2009, Praha 2009.

<sup>22</sup> Masák, M., Švácha, R., Vybíral, J.: Veletržní palác v Praze. Národní galerie, Praha 1995.

<sup>23</sup> Jubilejní výstava zemská Království českého v Praze 1891. Knihtiskárna F. Šimáček, Praha 1894.

<sup>24</sup> Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: Pražské paláce. Akropolis, Praha 1995.

<sup>25</sup> Lukeš, Z., Svoboda J.: Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885 – 1985. ONV Praha 7, Praha 1985.

<sup>26</sup> Svoboda, J., Lukeš, Z., Havlová, E.: Praha 1891–1918, kapitoly o architektuře velkoměsta. Libri, Praha 1997.

<sup>27</sup> Svoboda, J., Noll, J., Havlová, E.: Praha 1919–1940, kapitoly o meziválečné architektuře. Libri, Praha 2000.

<sup>28</sup> Svoboda, J., Noll, J., Skála, V.: Praha 1945–2003, kapitoly z poválečné a současné architektury. Libri, Praha 2006.

<sup>29</sup> <http://mek.kosmo.cz/cz/planet/index.htm>

<sup>30</sup> <http://www.asb-portal.cz/architektura/nadcasova-architektura/maly-berlin-1269.html>

<sup>31</sup> <http://bubenec.eu/katastr/hranice.htm>

<sup>32</sup> <http://www.svatyantonin.cz/historie-farnosti/>

<sup>33</sup> Atlas československých dějin (Purš, J. a kol.). Praha, Ústřední správa geodézie a kartografie 1965.

velkoměsta<sup>34</sup> nebo Od aglomerace k velkoměstu<sup>35</sup>. Dále sem lze zařadit publikace Praha 19. a 20. století<sup>36</sup>, Dějiny Prahy v datech<sup>37</sup>, Zmizelá Praha<sup>38</sup>, Zápas o Velkou Prahu<sup>39</sup> a práce s názvem Pražské teritorium v druhé polovině 19. století<sup>40</sup>.

Na dokreslení představy, jak holešovický prostor vypadal v minulých stoletích posloužily dobové fotografie, které jsem našla nejen mezi již zmíněným archivním materiálem (Kronika Holešovic-Buben), ale také i v literatuře týkající se Prahy 7: Praha 7 křížem krážem, Kniha o Praze 7 a také v publikacích věnujících se průmyslu na území Prahy. Při průzkumu krajiny jsem zhotovila srovnávací fotografie oblastí, kde došlo k významným krajinným proměnám.

---

<sup>34</sup> Horská, P. - Maur, E. - Musil, J.: Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa. Praha - Litomyšl, Paseka 2002.

<sup>35</sup> Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu. Praha, Skriptorium 1999.

<sup>36</sup> Kohout, J. - Vančura, J.: Praha 19. a 20. století. Technické proměny. Praha, SNTL 1986.

<sup>37</sup> Míka, Z. a kol.: Dějiny Prahy v datech. Praha, Mladá Fronta 1999.

<sup>38</sup> Bečková, K.: Zmizelá Praha. Dodatky 3. Historická předměstí a okraje Prahy - levý břeh Vltavy. Praha, Paseka 2004.

<sup>39</sup> Holec, F.: Zápas o Velkou Prahu. In: Pražský sborník historický 1969-1970. Praha, Orbis 1970.

<sup>40</sup> Hlavsa, V.: Pražské teritorium v druhé polovině 19. století (rozvoj zástavby). In: Pražský sborník historický 1969-1970 (Holec, F. ed.). Praha, Orbis 1970,

## 2. Metodika zpracování

Během zpracovávání bakalářské práce byly využity metody historické práce, heuristika, analýza, interpretace a syntéza. Vyhledávala jsem vhodné prameny v archivních fondech a sbírkách a odbornou literaturu, týkající se tématu této práce. Všechny shromážděné zdroje informací jsem si poté prostudovala, zhodnotila a rozhodla se, které prameny použiji. U některých titulů literatury jsem pečlivě posoudila zdroje informací, které byly v mnoha případech nejasné nebo nebyly uvedeny a proto bylo třeba tyto informace kontrolovat z jiných zdrojů.

Zároveň jsem prostudovala sledovaný prostor na mapách a plánech z různých časových období v rámci 19. a 20. století, a to až do současnosti. Vybrané mapy jsem vzájemně porovnávala a sledovala jsem na nich proměny území, změny v pojmenování ulic a dalších míst. K této práci jsem tedy využila rovněž i metody kartografické.

Stejně tak jsem si vyhledávala i dobové fotografie a různá vyobrazení, které by mi poskytly představu, jak území Holešovic v minulých dobách vypadalo a porovnávala jsem ho se současným stavem. Toto srovnání jsem prováděla i tím způsobem, že jsem si celou sledovanou oblast prošla a zkoumala jsem rozdíly mezi dřívějším a nynějším stavem jednotlivých míst. Jedná se o metodu průzkumu v terénu.

Na základě všech shromážděných pramenů, map, vyobrazení, průzkumu dané oblasti a dalších zjištěných informací bylo možné začít pracovat na této bakalářské práci.



## **3. Holešovice – základní informace**

### **3.1 Poloha a charakteristika Holešovic**

Holešovice, v nichž jsou zahrnuty i Bubny, tvoří v současné době společně s částí Bubenče a Troje pražskou městskou část Praha 7. Jedná se o území poloostrova, který je ze severu, východu a jihu oddělen od dalších pražských čtvrtí přírodní hranicí v podobě řeky Vltavy a na západě sousedí s Bubenčem. Spodní část Holešovic je oblast, která byla mnohokrát v minulosti a stále je i v současnosti přes výstavbu protipovodňových stěn ohrožována povodněmi. Směrem k západu se povrch zvedá až na Letenskou pláň. Neoddělitelnou součástí byly i ostrovy nacházející se v ohybu Vltavy obtékající tento prostor, mezi nimi i ostrov Štvanice. V souvislosti s regulací toku Vltavy ostrovy s výjimkou Štvanice zanikly.

Holešovice se nacházejí v nadmořské výšce v rozmezí 180 až 230 metrů nad hladinou moře. Současná celková katastrální výměra této oblasti je 469 hektarů, přičemž 123 hektarů zabírá zastavěná plocha, 3 hektary plocha zemědělská a 74 hektarů plocha vodní.<sup>41</sup> Lidská obydlí, komunikace a hospodářství zde odjakživa ovlivňoval neregulovaný vodní tok, časté povodně, meandrování řeky a vytváření nových ostrovů a ramen.<sup>42</sup> Výhradní obživou obyvatelstva holešovického prostoru bylo od jeho počátků zemědělství. Nacházely se zde jen dvě nepatrné osady: větší Holešovice a menší Bubny na celkové ploše více jak 530 hektarů půdy.<sup>43</sup>

Tato oblast, která byla v minulosti jen velmi málo osídlena, proměnila v posledních cca sto padesáti letech své krajinné, obytné i pracovní funkce, s čímž úzce souvisí i výrazné územní změny, které lze pozorovat na mapách již od poloviny 19. století a proměny vztahu k Praze jako celku.

### **3.2 Správní vývoj**

Na úvod je vhodné poznamenat několik slov ohledně vývoje správního členění Holešovic.

Jak jsem již zmínila, Holešovice a blízké Bubny, byly od svých počátků pouze drobné osady nacházející se uvnitř holešovického poloostrova. Obě osady se postupně rozšiřovaly do

---

<sup>41</sup> Lexikon hl.m.Prahy 2009, s. 167

<sup>42</sup> Semotanová, E: Proměny holešovického meandru, s. 14

<sup>43</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73

neobydlených prostor. Jako první je důležité uvést r. 1850, kdy se obě obce na základě obecního zákona administrativně sloučily v obec jedinou, nazvanou Holešovice-Bubny.<sup>44</sup> R. 1884 se na základě rozhodnutí zemského sněmu Holešovice-Bubny spojily s historickou Prahou, vytvořily městskou část Prahu VII. a s dalšími čtvrtěmi tvořily Královské hlavní město Prahu. Vládní nařízení č. 7/1923 Sb. rozdělilo Prahu do devatenácti obvodů označenými římskými číslicemi. Pro státní správu však zůstalo v platnosti původní upořádání: obvodů bylo jen třináct, protože Praha I – VII tvořila jediný obvod.<sup>45</sup>

Na základě vládního nařízení č. 79/1949 Sb. ze dne 31. března 1949, který se týkal rozdělení území hlavního města Prahy pro účely veřejné správy, tvořila městská část Holešovice-Bubny součást městského obvodu Prahy 7. Z městské části bylo vyjmuto území, na němž se nacházela Občanská plovárna a území západně od čáry spojující severovýchodní cíp ulice Na Baště sv. Tomáše s vyústěním ulice U Vorlíků.<sup>46</sup> Městský obvod byl dále tvořen částí Bubenče, který zahrnoval Královskou oboru, dále část Libně a Troje. Část Holešovic-Buben, na které stála Občanská plovárna, byla součástí městského obvodu Prahy 1.<sup>47</sup> Toto členění přestalo respektovat hranice katastrálního členění a zároveň se zde poprvé objevuje značení jednotlivých městských obvodů pomocí arabských čísel namísto římských, které se do té doby užívalo.

Národní shromáždění dne 9. dubna 1960 schválilo zákon č. 36/1960 Sb. o územním členění státu, podle kterého se Praha stala samostatnou územní jednotkou, která se dělí na deset obvodů. Proto bylo provedeno k 11. červenci nové správní uspořádání Prahy, podle kterého tvořily Holešovice-Bubny společně s částí Bubenče, Libně a Troji městský obvod Prahu 7 a menší část Holešovic-Buben nadále spadala do Prahy 1.<sup>48</sup>

Nové správní členění bylo vytvořeno r. 1990 na základě zákona č. 418/1990 České národní rady ze dne 9. října 1990 s účinností od 24. listopadu 1990, kde byly vytvořeny namísto městských obvodů městské části, přičemž na MČ Praha 1 – 10 byla přenesena působnost bývalých ONV Praha 1 – 10. Nyní se již mluví pouze o názvu Holešovice, které tvoří s částí Libně, Bubenče a Troje MČ Prahu 7. Část Holešovic se opět nachází i pod MČ Prahy 1.<sup>49</sup> Tento stav pro Holešovice platí až dodnes.

Je také důležité upozornit na chybu, které se mnozí dopouští. Do Holešovic bývá často chybně zařazována Královská obora, neboli dnešní Stromovka a společně s ní i Výstaviště, ke

---

<sup>44</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10

<sup>45</sup> Lexikon hl.m.Prahy 2009, s. 12-13

<sup>46</sup> Zákon č. 49/1949 Sb. - <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1949/sb26-49.pdf> [15.3. 2011]

<sup>47</sup> Lexikon hl.m.Prahy 2009, s. 14

<sup>48</sup> Tamtéž, s. 14-15

<sup>49</sup> Tamtéž, s.18

kterému se připojuje označení holešovické. Obě totiž spadají do katastru Bubenče, který zčásti tvoří městskou část Prahy 7.<sup>50</sup> Obora i Výstaviště leží na hranici mezi Bubenčem a Holešovicemi. V této práci se jak o Královské oboře, tak i o Výstavišti zmíním, jelikož obě vždy byly a i nadále jsou z Holešovic přístupné.

Problematické je rovněž vymezení Letné. V dnešní době je plocha Letné rozdělena mezi Bubenec a Holešovice. Pojem Letná nevymezuje jednotné katastrální území, tato oblast se skládá z holešovické části (Letenská pláň, až k ulici Badeniho) a bubenečské části (Molochov, vodárenská věž, stadion Sparta, po levé části Veletržní až k ulici Kamenická). Hlavním dělítkem na letenském kopci je ulice Milady Horákové. Obě části zástavby spolu těsně souvisejí a jsou obecně vnímány jako jeden celek.<sup>51</sup> Ovenecká ulice protíná Veletržní třídu, která v této části tvoří hranici Holešovic a Bubenče a pokračuje na holešovickém území směrem k budově Národního technického muzea v Kostelní ulici.<sup>52</sup> Tato hranice se během let měnila. Na plánu z období kolem r. 1920 je hranice jiná: hranice mezi Holešovicemi a Bubenčem jsou zde vyznačeny dnešními ulicemi U Sparty, Jana Zajíce a Nad Královskou oborou.<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> <http://bubenec.eu/katastr/hranice.htm> [30.3. 2011]

<sup>51</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1919-1940, s. 83

<sup>52</sup> Tamtéž, s. 87

<sup>53</sup> Mapová sbírka HÚ AV ČR, Orientační plán Velké Prahy, nedatováno (po 1920), sign. B-1821

## 4. Nejstarší vývoj Holešovic do první čtvrtiny 19. století

Pod pojmem Holešovice si nelze představit pouze jedinou lokalitu, nýbrž se jedná o označení Holešovic-Buben, původně dvou samostatných sousedících obcí, které byly v pozdější době spojeny v jeden správní celek. Nedílnou součástí tvoří také oblast zvaná Letná, jedná se však pouze o název pomístní, který označuje jihozápadní a západní území Holešovic.

### 4.1 Bubny

Při vltavském břehu, v místech dnešního ústí Hlávkova mostu, stávala asi od poloviny 13. století malá rybářská osada, jejíž obyvatelstvo živila práce na řece. Jednalo se o ves, která je dnes známá pod označením Bubny<sup>54</sup>, často také Malé Bubny. V místech, kde se nyní nachází ostrov Štvanice, vedl brod, na který v pozdější době navazovala cesta vedoucí dále do Holešovic, kde přecházela Vltavu dalším brodem. Právě díky bubenskému brodu byl zdůrazněn význam vsi, která nad ním vyrostla. Brod ale neznamenal jen přírodní prvek vhodný pro vznik vsi, ale i příčinu její časté zkázy: nejednou se tudy přehnala vojska, která ves v menší či větší míře zdemolovala. První doloženou zprávu o přítomnosti vojsk lze najít z r. 1105. Tyto vpády zanechaly v půdorysu nepatrné náznaky dlouhého a složitého vývoje, protože nejméně dvakrát byly Bubny úplně zničeny (r. 1547 a za třicetileté války).<sup>55</sup>

Nejstarší zmínka o bubenské vsi pochází ze zakládací listiny vyšehradské kapituly z r. 1088, kdy český král Vratislav II. daroval kapitule dvě usedlosti na Letné a šest usedlostí v Bubnech.<sup>56</sup> Tato listina je ale falzifikátem, který lze datovat přibližně do dvacátých let 13. století<sup>57</sup>.

Osada bývala korunním statkem a v jejím středu se ve 13. století nacházel kostelík sv. Klimenta, který byl farním pro celé okolí.<sup>58</sup> První zmínka o něm pochází z r. 1234, která uvádí darování světských feudál zderazskému klášteru, což ukazuje, že kostelík nebyl založen jako farní, ale jako soukromá svatyně při feudálním sídle.

K r. 1320 se připomínají v Bubnech tři dvory nejvyššího pražského purkrabství.<sup>59</sup> Předpokládá se, že se Bubny o něco rozrostly do té doby, než král Jan Lucemburský tuto větší osadu zastavil šlechtickým držitelům. Nejznámějším z nich byl Heřman z Buben (r. 1407).

---

<sup>54</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 72

<sup>55</sup> AMP, Fond Stavební odbor NVP (ÚNV), inv.č. 889, Stavební vývoj obcí na území hlavního města Prahy a jejího okolí: Bubny, nestránkováno

<sup>56</sup> AMP, Sběrka rukopisů, inv.č. 7845, Kronika Holešovic-Buben, str. 3

<sup>57</sup> Lexikon hl.m.Prahy 2009, str. 167

<sup>58</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 72

<sup>59</sup> Stavební vývoj obcí: Bubny, nestránkováno

Postupem času osada a její okolí začala měnit svůj vzhled, k čemuž dopomohlo částečně i nařízení Karla IV. o vysazování vinic na neplodných svazích kolem Prahy. Kromě toho zde byly založeny zahrady, mezi nimiž stál panský dvůr, který byl přestavěn během 16. století.<sup>60</sup>

K r. 1547 bylo v Bubnech 25 usedlostí. Stejněho roku po prudké potyčce mezi Pražany a vojskem Ferdinanda I. na Velkém Ostrově (dnešní Štvanice) ustoupilo královské vojsko a ves byla vypálena německými vojáky, přičemž se už v celém svém původním rozsahu nevzpamatovala a část usedlíků se přestěhovala do blízkých Holešovic.<sup>61</sup>

Na počátku 18. století se majitelem dvora v Bubnech stal Albrecht z Valdštejna a po něm Jiří Adam z Martinic. Poté dvůr znovu přešel do vlastnictví Valdštejnů a teprve v pozdějších dobách se jeho majitelé střídali častěji, až celý majetek přešel do rukou pražské obce (r. 1859). Ostatní části pozemků, vinice a zahrady byly ve vlastnictví pražských měšťanů. Na letenském svahu, v místech, kde se dnes nachází hotel Belveder se stejnojmennou restaurací, postavili Valdštejnové r. 1715 letohrádek Belveder, který byl r. 1743 Francouzy vyhozen do povětří.<sup>62</sup>

K r. 1747 se v Bubnech nachází dvůr, pivovar, vinopalna, kovárna a panské chalupy. O čtyřicet let později (r. 1788) zde bylo celkem 24 popisných čísel, mezi něž patřil panský dvůr, panský domek, hospoda, letohrádek Belveder a zbytek tvořily panské chalupy.<sup>63</sup>

V Bubnech stál také pivovar, jehož přesné datum založení není známo. Existuje ale záznam letopočtu na staré varní pánvi, který byl nalezen při přestavbě pivovaru na konci 19. století. Zde byl uveden r. 1649, ale samotný pivovar byl asi mnohem starší. O vaření piva se může hovořit až od poloviny 17. století. Tehdejší majitel Maxmilián Valentin z Martinic nechal na přiléhající zahradě postavit letohrádek, který byl zbořen r. 1890. Výrazným architektonickým prvkem objektu byla pozdně renesanční brána při vjezdu do dvora. Majitelé velkostatku v Bubnech se často střídali a v polovině 19. století se držitelem statku včetně pivovaru stala známá pražská měšťanská rodina Richterů, která pivovar pronajala sládkovi Otakaru Kejřovi, který pivovar na čas vyřadil z provozu. R. 1875 k němu přibyla velká síň, ve které později zakotvilo Dělnické divadlo Prahy VII. Zahrada byla vhodná pro konání různých letních slavností. Na konci 19. století byl pivovar opět obnoven, na počátku 20. století přestavěn a jeho prostory byly zvětšeny. Výroba piva byla ukončena r. 1926. Za druhé

---

<sup>60</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 72

<sup>61</sup> Stavební vývoj obcí: Bubny, nestránkováno

<sup>62</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 72

<sup>63</sup> Stavební vývoj obcí: Bubny, nestránkováno

světové války byly prostory využívány jako skladiště, dílny a garáže. R. 1957 proběhla demolice stavby v důsledku úpravy předmostí Hlávkova mostu.<sup>64</sup>

Bubny byly typem řadové vsi organizované po obou stranách cesty vyvinuté postupným narůstáním ze starého jádra. Katastrofy postihující obec v průběhu staletí zredukovaly rozsah výstavby, ale jeho osnova v základě zůstala zachována až do 19. století.<sup>65</sup> Původní bubenská ves byla v podobě několika rybářských domků, většího selského statku a bubenského dvora stojící na břehu Vltavy naproti Štvanici.<sup>66</sup>

Původ názvu Bubny je neznámý. Šlechtický rod pana Heřmana z Buben není zdejší, ale je původem z hradu Bubny na Plzeňsku. Pravděpodobně byl název odvozen od bubnů, kterými bylo dáváno na povel a kuráž vojákům, kteří překračovali bubenský brod.<sup>67</sup>

S Bubny souvisel Letenský svah, který se nacházel v jejím katastru. Velká část bubenského katastru je v dnešní době známá jako Letná (také Leteň nebo „hora letná“<sup>68</sup>). První zmínky o ní je možné najít již v 11. století. Tato rozsáhlá planina, která se rozkládala nad Bubny, se hodila pro pořádání slavností: konala se zde např. vánoční korunovační hostina krále Přemysla Otakara II. r. 1261. Letná byla proslulá ale i z jiných důvodů. R. 1420 zde tábořilo Zikmundovo vojsko před svou porážkou na Vítkově Janem Žižkou.<sup>69</sup> V 15. století se pod vrchem Letná, na samotném břehu Vltavy, nacházely menší zahrádky, které ale zmizely v důsledku stavby silnice Pod Letnou.<sup>70</sup>

Po stráních Letné se nacházelo několik vinic, jedna byla na místě, kde dnes stojí Strakova akademie, další ležela hned vedle této a táhla se až k bývalému Belvederu. Třetí vinice se nalézala na území mezi Belvederem a Bubny a náležela zderazskému klášteru, který ji ale velice brzy prodal.<sup>71</sup>

Na počátku třicetileté války byla letenská stráž rozdělena na několik dílů, opět se jednalo o rozdělení území na základě vinic. Mezi nejvýznamnější vinice náleží území patřící Křižovníkům s červeným srdcem, kde r. 1628 byla založena kaple sv. Máří Magdaleny. Na východ od tohoto území ležela vinice purkmistrovská, pod níž stála na levém břehu jezu od r. 1584 královská havírna a stavidlo pro přítok vody vedené Rudolfovou štolou do rybníka

---

<sup>64</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 308

<sup>65</sup> Stavební vývoj obcí: Bubny, nestránkováno

<sup>66</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 3

<sup>67</sup> Tamtéž, s. 3-4

<sup>68</sup> Tamtéž s. 4

<sup>69</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73

<sup>70</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 6

<sup>71</sup> Tamtéž, s. 3-4

v Královské oboře. Největší rozkvět nastal v době vlády Karla IV., který nechal přetvořit veškerá pole na Letné na vinice.<sup>72</sup>

Na konci 18. století koupil Jan Václav Alsterle z Astfeldu, viceprezident zemského soudu, od Krištofa Wagnera z Wagenburku, správce c.k. signatury, bývalé vinice na Letné. Jeho syn František Xaver Alsterle je prodal s dvorem na Letné a se vším příslušenstvím svobodnému pánu Jakubu Wimmrovi r. 1803, který později (r. 1805) získal bubenský statek, s nímž spojil svůj letenský majetek.<sup>73</sup>

## 4.2 Holešovice

Vývoj dnešního půdorysu Holešovic úzce souvisel s cestami z Prahy přes vltavský brod jednak do severních Čech (a dále do Lužice), jednak na severozápad (přes Letnou k Brusce) a poté do Saska. Je pravděpodobné, že holešovický brod byl přímým pokračováním dnešní Partyzánské ulice.<sup>74</sup>

Jméno Holešovice (původně Holišovice) vzniklo asi podle místních holých, neplodných míst, která byla často zatopena a po povodních na nich zůstávala místa plná kamení a písku. Jinou variantou vzniku názvu je odvození od přezdívky místního usedlíka „Holiša,“ který byl holohlavý.

Stejně jako Bubny i Holešovice byly královským majetkem. Poprvé se připomínají r. 1228 v souvislosti se sedlákem Bohumilem z Holišovic, který byl svědkem při prodeji ovenceckého ostrova. Jakási osada se zde nalézala snad již v 11. století<sup>75</sup>, archeologicky však její existence není doložena.

Zatímco Bubny se rozvíjely v bezprostředním sousedství Prahy, Holešovice ležely odlehlé, mimo dálkové cesty na břehu Vltavy v sousedství lesa, který se v pozdější době proměnil v Královskou oboru.<sup>76</sup> V první polovině 14. století Václav II. tuto osadu postoupil pražskému nejvyššímu purkrabí Hynku Berkovi z Dubé, poté jeho synovi Hynkovi, kanovníkovi a proboštovi kostela sv. Víta. R. 1327 byly vráceny Janu Lucemburskému, přičemž část osady zůstala pravděpodobně ve vlastnictví proboštví.<sup>77</sup> Část pozemků pak náležela kostelu sv. Ducha na Starém Městě pražském a část několika pražským měšťanům.<sup>78</sup>

---

<sup>72</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 6

<sup>73</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 9

<sup>74</sup> Stavební vývoj obcí: Holešovice, nestránkováno

<sup>75</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 3

<sup>76</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10-11

<sup>77</sup> AMP, Fond Stavební odbor NVP (ÚNV), inv.č. 901, Stavební vývoj obcí na území hlavního města Prahy a jejího okolí: Holešovice, nestránkováno

<sup>78</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, str. 72-73

Na počátku 15. století zde byl zřízen přívoz, který úzce souvisel s rozvojem vinařství. Tento přívoz neovlivnil systém místních cest, stejně tak ani nevytvořil spojení s bubenským brodem přes Vltavu a byl pravděpodobně jen místní holešovickou záležitostí.<sup>79</sup>

Kvůli nedostatku přesnějších zpráv nelze sledovat vývoj zástavby, ani zdůvodnit příčné rozdělení oválného centrálního útvaru. Mimo dvou emfyteutických dvorů zde vyrostla řada selských gruntů a chalup.<sup>80</sup>

Během husitských válek náleželo vrchnostenské právo nad vsí pražské obci. Během prvního protihabsburského stavovského odboje r. 1547 Ferdinand I. rozložil své vojsko na letenském poli tak, že dosahovalo až k Bubnům a Holešovicím. Z důvodu účasti na tomto odboji byly Holešovice Pražanům odebrány a postoupeny zderazskému klášteru. Téhož roku zároveň náležel díl osady úřadu nejvyššího purkrabství a jeden menší díl byl pod pravomocí držitelů Libně.<sup>81</sup> Holešovice byly tedy ohrožovány nejen častými povodněmi, ale i vojskem. Holešovická osada se všemi stavbami, poli, zahradami a vinicemi byla r. 1600 spojena s libeňským statkem, ale tento stav měl jen krátké trvání.<sup>82</sup> R. 1662 Holešovice získalo Staré Město pražské, v jejichž vlastnictví zůstaly natrvalo.<sup>83</sup>

Holešovice nejvíce utrpěly během třicetileté války a dále pak při obléhání Prahy v letech 1741–42. Válečné události měly patrně velké důsledky na skladbu místního obyvatelstva. Od 16. století se neměnil základní počet selských gruntů, ale ve druhé polovině 18. století se jejich počet snížil.<sup>84</sup>

Původní holešovickou ves tvořilo několik domků u vody naproti Holešovičkám či Malým Holešovicím (dnešní Pelc-Tyrolka) a dva selské statky. Zbýlý poloostrov byl pouhou planinou, místy pastvinami, poli, oblastí s neúrodnou písčitou naplaveninou. Podoba vesnického rázu se nezměnila až do poloviny 19. století.<sup>85</sup>

R. 1700 žilo v Holešovicích, Bubnech a Holešovičkách 486 osob. Na příkaz Marie Terezie r. 1771 se začaly číslovat domy a v Holešovicích bylo zaznamenáno 69 stavení, v Bubnech 27, přičemž se tam počítala i Havírna a Belveder, v Holešovičkách 45 vinic s několika chalupami.<sup>86</sup>

---

<sup>79</sup> Stavební vývoj obcí: Holešovice, nestránkováno

<sup>80</sup> Tamtéž

<sup>81</sup> Tamtéž

<sup>82</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73

<sup>83</sup> Stavební vývoj obcí: Holešovice, nestránkováno

<sup>84</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 11

<sup>85</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 4

<sup>86</sup> Tamtéž, s. 21



### 4.3 Královská obora

Královská obora byla vždy soukromým majetkem českých králů. Není známo, kdy přesně byla Královská obora založena, ale první zmínka se objevuje r. 1319. Na základě zmínky z r. 1320 měl vrchní dozor nad Oborou vrchní královský lovčí. R. 1420 se zde konal boj mezi vojsky Jana Žižky a Janem starším z Michalovic, který skončil Žižkovým vítězstvím. Po těchto událostech na nějakou dobu Obora zpuskla a r. 1421 ji přiřkla obec pražská jednomu z konšelů. Po přijetí Zikmunda českým králem r. 1436 mu byla vydána jako korunní majetek. Lépe na tom Obora byla za vlády krále Vladislava II. a dále za Ferdinanda I., kteří si jí vážili a starali se o ni. Ferdinand I. nechal r. 1536 Oboru znovu vyměřit a vystavěl kolem ní nové zdi. R. 1548 byl založen rybník, do kterého byla vedena voda z Vltavy. O hospodářské věci se staral stavební písař hradní, o samotnou Oboru se staral oborník, dozor nad oborními pracemi náležel nejvyššímu lovčímu.<sup>87</sup>

K r. 1572 se zachovala zpráva, podle níž se v Oboře chovaly vzácné druhy zvěře. V této době byla Obora nepřístupná, aby lidé zvěř neplašili. Příznivým obdobím pro rozvoj Obory byla vláda Rudolfa II., který si ji velmi oblíbil. R. 1585 byla rozšířena o Císařský mlýn. Císařovým největším dílem v Oboře byla Rudolfova štola, která byla dokončena r. 1584. Z této doby pochází již dříve zmíněná Havírna, která hnala vodu z Vltavy štolou a napájela rybník v Oboře. Na Letné pak byly ke štole zřízeny vzdušné šachty s obezděným ústím v podobě širokých komínů. Štola vedla ve značné hloubce pod dnešní Čechovou ulicí na Letné.<sup>88</sup> Stavbu štoly s pěti svislými šachtami řídil do r. 1592 pražský mincmistr Lazar Ercker a po něm hormistr Van der Vam Kojas. Měřila 1100 m a vedla v hloubce až 39 m. Štola je zachycena na unikátní svitkové mapě, jejímž autorem byl Isaac Phendler, úředník dvorské kanceláře. Mapa na pergameni o rozměrech 198x2420 mm v měřítku cca 1: 547 a s popisem ve španělštině, která má dřevěný váleček na svém levém okraji pro navinutí, byla pravděpodobně kreslena na základě měření při stavbě štoly, která vykonával důlní měřič Jiří Oeder.<sup>89</sup>

R. 1598 byl poblíž Císařského mlýna založen Zelený rybníček, ale dnes už po něm nenajdeme žádnou památku.<sup>90</sup>

Po třicetileté válce byla Obora téměř zpusťována a zvěř pobita. R. 1689 byl vybudován na návrší nad velkým rybníkem nedaleko bývalého místodržitelského letohrádku další

---

<sup>87</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 8-9

<sup>88</sup> Tamtéž, s. 10-11

<sup>89</sup> Hánek, Pavel: Mapa Rudolfovy štoly ze sbírek NTM v Praze. In: Z dějin geodézie a kartografie 08. Praha 1995, s. 45-47

<sup>90</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 10-11

letohrádek (nazýván jako Královská dvorana), který byl postaven poté, co císaře Leopolda I. s manželkou zastihl v Oboře déšť a neměli se kam schovat. Na místě tohoto letohrádku dnes stojí Šlechtova restaurace. Ve stejnou dobu nechal hrabě Kryštof František Vratislav z Mitrovic<sup>91</sup> postavit altán na ostrůvku v rybníce. Pozůstatkem ostrůvku je dnes vyvýšenina v blízkosti již zaniklého růžového sadu. V době války o rakouské dědictví r. 1741, když za Marie Terezie obléhali Prahu Francouzi, byla část Obory v důsledku bojů poničena a část vypálena. Rovněž byla poničena i Rudolfova štolá, která byla opravena r. 1804 na příkaz Jana Rudolfa hraběte Chotka.<sup>92</sup>

Po válce o rakouské dědictví nastoupilo na místo královské honby zemědělské využití Obory, velký rybník byl zmenšen a později zrušen. Horní letohrádek (dnešní lovecký zámeček) byl na příkaz hraběte Chotka adaptován na letní sídlo. Přestavbou byl pověřen r. 1804 profesor architektury Jiří Fischer, který zodpovídal i za současně prováděné zahradní úpravy. Přestavbu řídil od jara r. 1804 do podzimu r. 1806 Alois Palliardi. Hrubá stavba letohrádku byla ukončena r. 1805.<sup>93</sup>

V polovině 18. století se objevily návrhy na pronájem obory soukromým osobám. Proti tomu se ohradil jménem českých stavů r. 1746 hrabě Štěpán Vilém Kinský<sup>94</sup>, konstatoval, že Obora by měla být zachována. Na sklonku 18. století byla ponechána nejvyššímu zemskému lovčímu, hraběti Vojtěchu Černínovi<sup>95</sup>, a r. 1803 pražský purkrabí Jan Rudolf hrabě Chotek navrhl a nechal zřídit Oboru jako anglický park a usiloval o to, aby byla zpřístupněna veřejnosti. Stalo se tak v r. 1804.<sup>96</sup>

---

<sup>91</sup> Novotný, A.: Královská obora. Bystrov, Praha 2000. Praga Caput Regni; sv. 3, s. 57

<sup>92</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 10-11

<sup>93</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 16-17

<sup>94</sup> Novotný, A.: Královská obora, s. 107

<sup>95</sup> Tamtéž, s. 124

<sup>96</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 10-11

## 5. Od založení první továrny ke spojení obcí (1823–1850)

Proměnu Holešovic přinesl r. 1823, kdy zde byla postavena první továrna. Jednalo se o kartounku Maxe Dormitzera, která se později ocitla ve vlastnictví rodiny Kubinzkých. Výstavba tohoto továrního objektu do této oblasti znamenala příliv obyvatelstva, tzv. tovární třídy.<sup>97</sup>

### 5.1 Obyvatelstvo a sídla

Zemědělská ves se postupně začala proměňovat ve své sociální struktuře. Rychle se rozrostla domkářská zástavba, vzrostl počet podniků. Jádru vsi leželo na břehu Vltavy v mělkém úžlabí, mělo oválný tvar, podobný tomu, s čím se lze setkat ve starých sídlišťích pražského okolí. Sbíhaly se k němu tři cesty, jedna z Prahy a dva průhony, z nichž jeden vedl podél břehu a druhý diagonálně přes pole. Z tohoto jádra vyrůstala ves přistavováním stavení podél břehu Vltavy směrem k východu, takže starý průhon, rovnoběžný s tokem řeky, se stal hlavní osou obce. Holešovice v pozdější době na základě toho vytvořily svým vývojem jednostranně ulicové zastavění. Změnou osy a přesunem přechodu přes Vltavu v novém přívozu ztratila svůj význam cesta obcházející po severní straně oválného jádra a nakonec zanikla. Posunutí přechodu přes Vltavu si vynutilo zbudování nové cesty, která vedla k bubenskému brodu, směřovaná přes plužiny. Původní diagonální průhon se zachoval v ulici Vrbenského a U Uranie a také se zachovala trasa z Prahy k bývalému brodu, rovněž zůstaly i úseky ostatních cest v uliční síti na severní straně za nádražím.<sup>98</sup> Toto vše je dobře vidět na plánu Stablního katastru z r. 1840<sup>99</sup>, který je posledním zachycením historického stavu. Jeho úkolem bylo popsat tehdejší obce z berních důvodů. Na tomto katastru se Holešovice projevují stále jako zemědělská ves s mnoha chalupami. Během několika následujících let na území vltavského meandru započaly stavební práce, které postupně začaly proměňovat tento prostor.

Součástí holešovického katastru byl rovněž ostrov Štvanice. Byl to jediný zbytek několika ostrovů, které umožňovaly snazší přechod řeky bubenským brodem. Označení Štvanice se objevilo teprve až v 18. století, kdy se na ostrově konaly štvanice na divou zvěř.

---

<sup>97</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 9-10

<sup>98</sup> Stavební vývoj obcí: Holešovice, nestránkováno

<sup>99</sup> Císařské otisky Stablního katastru: [http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio\\_main\\_02\\_index.html](http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html) [5.5. 2011]

V r. 1824 byl v západní části ostrova postaven patrový dům, v jehož těsné blízkosti se nacházel Zimní stadion.<sup>100</sup>

K r. 1825 se v Bubnech nacházelo 50 domů, 263 obyvatel, kostel sv. Klimenta, dvůr, kartounka, kaple sv. Magdaleny a nový viniční lis.<sup>101</sup> Na plánu z r. 1831 na prostranství holešovického poloostrova stála obydlí na jihu v Malých Bubnech, v místech Vltavské ulice (dnešní Bubenské nábřeží), a na severu v Holešovicích, u severovýchodního cípu Královské obory a v oblasti Holešovického nábřeží (původně se zde nacházela část Palackého třídy). Proti Libni bývalo cvičiště dělostřelců. Při západním konci býval cíp samostatným ostrovem, kterému se přezdívalo Peklo.<sup>102</sup>

K r. 1837 se v Holešovicích nalézalo 96 stavení s 830 obyvateli a v Bubnech 36 stavení s 291 obyvateli. V Holešovicích v tehdejší době stály domky, usedlosti a doškové chalupy, které se táhly podél tehdy jediné cesty, která se později nazývala Palackého třída, dnešní Partyzánská, kde se rozkládalo jádro holešovické vesnice.<sup>103</sup> Tato stavení se tísnila podél neregulované Vltavy. Stejně tak tomu bylo i v Bubnech, kde se malý počet stavení zároveň nacházel kolem bubenského statku. V r. 1843 žilo v Holešovicích 1001 obyvatel a v Bubnech 400.<sup>104</sup> O dva roky později bylo v Holešovicích 138 domů, škola, dvě hospody a kartounka.<sup>105</sup> Holešovické prostranství mělo dvě roviny. První tvořilo vlastní jádro poloostrova, které bylo obeháno vysokou mezí, že jí nedosáhla ani povodeň r. 1845. Druhá rovina se nacházela kolem první v podobě podkovy jako nízký břeh Vltavy a při menších povodních bývala zatopena.<sup>106</sup> R. 1850 se v Holešovicích nacházelo 110 stavení s 1223 obyvateli, v Bubnech 45 stavení s 572 obyvateli. Zde je patrné, že Holešovice a Bubny začaly přitahovat pozornost i přesto, že obě vesnice stále vykazovaly vesnický ráz. Počet obyvatel se začal zvyšovat ještě více poté, co se zde začal prosazovat průmysl ve větší míře.<sup>107</sup>

K rozkvětu obce napomohla také výstavba c.k. pražsko – drážďanské dráhy (trati Praha – Podmokly), jejíž stavba byla započata r. 1845. Revoluční události r. 1848 měly nepříznivý vliv na stavbu, takže trať Praha – Lovosice byla dokončena a uvedena do provozu až 1. června 1850. Bylo to poprvé, kdy se v Holešovicích objevil vlak.<sup>108</sup>

---

<sup>100</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s.21-22

<sup>101</sup> Stavební vývoj obcí: Bubny, nestránkováno

<sup>102</sup> Kronika královské Prahy a obcí sousedních, II. díl, s. 762 – srovnáno se současným plánem MČ Prahy 7

<sup>103</sup> Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 73

<sup>104</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 10

<sup>105</sup> Stavební vývoj obcí: Holešovice, nestránkováno

<sup>106</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 14

<sup>107</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 56

<sup>108</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 11

Z důvodu vydání obecního zákona r. 1850 byly dosud samostatné osady Holešovice a Bubny administrativně spojeny v jednu obec. Toto spojení položilo základy ke vzniku dalšího pražského předměstí, přičemž je důležité upozornit, že na rozdíl od Karlína nebo Smíchova se nepřipojuje k historickému jádru Prahy, ale vyvíjelo se zcela samostatně a bylo od něj odděleno Vltavou a Letnou. I přes administrativní spojení obcí nebyl jejich následující vývoj vždy jednotný, a proto se vývoj Holešovic a Buben vydal jiným směrem, jehož důsledky lze sledovat až do dnešní doby. Bubny, které se nacházely pod letenskými svahy, byly již předem stanoveny jako čtvrť obytných činžovních domů z důvodu přímého spojení s Prahou řetězovým mostem. Z toho důvodu se zde průmysl téměř nenalézá. Problémem umístění Buben byla jejich stísněnost, díky níž se nemohly dále územně rozvíjet: na východě byl prostor přehrazen nádražím, které zároveň zamezovalo jejich územní spojení s Holešovicemi, na západě a na jihu tvořily hranici hřbet Letné a na severu Královská obora. Hlavní bubenská Belcrediho ulice (dnešní Milady Horákové), se plně vázala na starší komunikaci vedoucí na Letenskou pláň, procházela na západě Letenským náměstím, které vzniklo na místě původního rozcestí, a odtud pokračovala po staré trase. Na severozápad vedla z této křižovatky cesta do Bubenče (dnešní Korunovačnická) a k východu úzká cesta v polích, na jejímž místě dnes najdeme ulici Veletržnickou. Z dalších významných bubenských ulic převzala někdejší Bělského (dnešní ulice Dukelských hrdinů) ve svém jižním úseku trasu polní cesty, zatímco ulice Bubenská navazovala na starou komunikaci od brodu ke Královské oboře. V rámci této půdorysné kostry se později vytvořila pravidelná osnova částečně pravoúhlých, částečně kosodélných domovních bloků. Vývoj v Holešovicích byl rozdílný, zde nevznikla výstavba činžovních domů, ale naopak převládl průmysl.<sup>109</sup>

První polovina 19. století do prostor bývalé Královské obory pravděpodobně příliš nezasáhla. S výjimkou zmenšené plochy rybníka zůstala ve srovnání s podobou z r. 1725 základní síť cest beze změny. Hlavní komunikaci v Oboře tvořila nadále cesta vedoucí od loveckého zámečku k východní bráně obrácené do Holešovic. První zásahy do Obory jsou spjaty s výstavbou železnice z Prahy do Drážďan (r. 1845) na jejím severním okraji, přičemž tato dráha svým náspem odřízla Oboru od řeky.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10-12

<sup>110</sup> Tamtéž, s. 17

## 5.2 Průmysl

Dormitzerova kartounka, neboli továrna na barvení a tisk kartounů, sídlila ve velkém areálu na břehu Vltavy v dnešní Partyzánské ulici, na místě původního emfyteutického dvora. Tento areál sestával z empírových budov barvírny, sušárny, tiskárny a skladišť. Později přešla do vlastnictví rodiny Kubinzkých. Před druhou světovou válkou byl objekt přestavěn a zmodernizován staviteli dr. Kauderem a Weisskopfem. Závod se po znárodnění stal součástí národního podniku TIBA, barvířské závody Dvůr Králové a byl v provozu do druhé poloviny sedmdesátých let 20. století, kdy byla ukončena jeho činnost a objekty byly zbourány.<sup>111</sup>

Území Malých Buben a Holešovic bylo poprvé prořato železnicí r. 1850, když byl dokončen první úsek Severní státní dráhy z Prahy do Lovosic (provoz byl zahájen 1. června 1850). V té době se první stanice nacházela až na území Bubenče, v Holešovicích ani Bubnech zastávka nestála. Tato situace se změnila až koncem šedesátých let 19. století.<sup>112</sup> Pro Státní dráhu byl také velmi důležitý Negrelliho (Karlínský) viadukt, nazývaný jako „římské dílo 19. století“, který zaústil pražsko – podmokelskou větev Severní dráhy od Buben přes ramena Vltavy, ostrov Štvanici a území Karlína do dnešního Masarykova nádraží.<sup>113</sup> Jeho oblouky se nenacházely jen nad hladinou Vltavy, ale pokračovaly dále na východ, přičemž viadukt rozdělil karlínské předměstí na dvě části.<sup>114</sup> Viadukt byl součástí výstavby dráhy z Prahy na saské hranice (do Dolního Žlebu), která byla navržena inženýry Ludvíkem Negrellim a Janem Pernerelem, přičemž ani jeden z nich se na stavbě dále nepodílel. Přípravy ke stavbě byly zahájeny na podzim r. 1844 a od jara r. 1846 byla započata práce na výstavbě dráhy i viaduktu. Velkolepý most, postavený v letech 1846–49, měl délku 1 111 m, původních 87 klenutých kamenných oblouků přes řeku, dva průchody pro pěší a max. rozpětí 25,3 m. Viadukt byl otevřen r. 1850. Během let byl mnohokrát rekonstruován z provozních potřeb železnice, tyto opravy zasáhly do jeho historické podoby. Nejrušivějšími zásahy si viadukt prošel na počátku 20. století, kdy řada oblouků na jeho obou koncích byla druhotně zazděna a využívána jako skladové a jiné prostory. K opětovnému uvolnění oblouků a odkrytí původní konstrukce došlo až v devadesátých letech 20. století. Negrelliho viadukt je svým rozsahem i architektonickým provedením ojedinělé dílo nejen u nás, ale je i zároveň nejdelším železničním mostem ve střední Evropě.<sup>115</sup>

---

<sup>111</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 56

<sup>112</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3.díl), s. 237

<sup>113</sup> Tamtéž, s. 245

<sup>114</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10

<sup>115</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3.díl), s. 245-47

## 6. Období od r. 1850 do r. 1884

### 6.1 Rozvoj spojených obcí

Po spojení Holešovic a Buben do jedné obce se začaly stavět mnohem větší domy a rovněž přibývaly i tovární objekty. Kromě pronikání průmyslu do oblasti Holešovic mělo na život celé obce vliv zbudování řetězového mostu císaře Františka Josefa v letech 1865–68, na jehož místě se dnes nachází Štefáníkův most.<sup>116</sup> Most stál na místě původních staroměstských příkopů a měl zásadní význam pro Bubny, které připojil nejkratším směrem přímo k centru Prahy.<sup>117</sup> Most byl uveden do provozu 1. května 1868 a před jeho otevřením bylo nutné postavit dvě silnice: jednu od mostu na Letnou a druhou do Královské obory. Jednalo se o silnice Belcrediho a Bělského (dnešní Milady Horákové a Dukelských hrdinů). Spojené obce, jejichž území mělo tehdy necelých 529 hektarů, se v pozdější době staly sídlem velkého průmyslu, který každým rokem přibýval. Důvodem byl dostatek vody a přibývání nových komunikací. Na růst obce mělo také vliv rušení pražských hradeb (od r. 1866).<sup>118</sup> R. 1867 pražská obec nechala zřídit Rudolfovy sady na Letné.<sup>119</sup>

Po otevření mostu r. 1868 byl 9. dubna následujícího roku vyhotoven regulační plán pro Bubny a 24. července 1869 pro holešovický prostor, který nebyl ohrožován povodněmi. Za hlavní ulici byla považována stará vozová cesta vycházející od úhlopříčně vedoucí ulice Štítného. S dalšími regulačními pracemi se pokračovalo až r. 1879, kdy se jednalo o regulování polí nacházející se pod Bubny směrem k Zátorám. Hlavní zásadou bylo, aby ulice, které vedly od státního nádraží v Libni, byly k ulicím kolmé. Podle tohoto plánu vypracoval inženýr Netsch nové parcelační plány, které byly předloženy ke schválení karlínskému okresnímu výboru. Mezitím pražská obec zakoupila pod Bubny rozsáhlé pozemky pro stavbu ústředních jatek a zažádala o změnu regulačního plánu. Současně s tím se holešovická obec dohodla s pražskou obcí, že pražský městský stavební úřad obstará technické práce v Holešovicích.<sup>120</sup>

Prudká přeměna území v polovině sedmdesátých let 19. století souvisela s rušením pražských hradeb, výstavbou nádraží, dílen a buštěhradské dráhy, následkem toho s rozvojem průmyslu a vznikem desítek továrních budov.<sup>121</sup> S výstavbou nádraží a dílen v letech 1874–75 a zbudováním Buštěhradské dráhy se růst obce zvýšil. Kromě průmyslové výstavby vzrostlo

---

<sup>116</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73-74

<sup>117</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10

<sup>118</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 10-11

<sup>119</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 10

<sup>120</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 14-15

<sup>121</sup> Semotanová, E.: Proměny holešovického meandru, s. 16-17

i budování obytných domů, a to především na Letné. V letech 1870–81 přibýlo v Holešovicích-Bubnech celkem 240 nových domů. Z důvodu prudkého růstu obou obcí a roztroušenosti staveb nebylo možné vydláždít všechny ulice zároveň. V té době byly vydlážděny jenom některé hlavní ulice, ostatní významnější ulice a silnice byly jen vyštěrkovány. V Bubnech ulice nebyly vydlážděny. Chodníky podél domů byly ve spojených obcích v různé podobě a v ulicích se rovněž vysazovala stromořadí. Holešovice-Bubny společně s Karlínem měly z předměstí nejdelší a nejširší ulice. V souvislosti se zvyšováním obyvatelstva se r. 1872 objevil problém týkající se nedostatečného místa pro pohřbívání zemřelých: na rozšířeném hřbitově při kostele sv. Klimenta v Bubnech se přestalo pohřbívat k 1. červnu 1886. Proto byl r. 1873 založen nový hřbitov v Holešovicích při Strojnické ulici nad úvozem Buštěhradské dráhy na ploše 1253 m<sup>2</sup>. Ale i tento hřbitov přestal postupně dostačovat, a proto bylo v červnu r. 1880 navrženo a provedeno jeho rozšíření.<sup>122</sup>

Protože průmyslové závody a ulice potřebovaly lepší osvětlení než bylo dosavadní petrolejové, správa spojených obcí nechala r. 1873 postavit v Hálkově ulici (pozdější ulice U Královské Obory přecházející do Palackého) plynárnu<sup>123</sup> v místech, kde se později nacházel obecní dvůr.<sup>124</sup> V této ulici stálo několik domů, které měly ráz činžovních domů, naopak při dolní části ulice Hálkovy, Palackého, Štítného<sup>125</sup>, Prokopovy<sup>126</sup>, Na Zátorách a Havlíčkovy<sup>127</sup> stály především domy přízemního charakteru, ojediněle se zde vyskytovaly domky jednopatrové.<sup>128</sup> Na východ od bubenského nádraží založila Společnost pro stavbu dělnických domků kolonii jednopatrových domků, kde každý domek měl dvorek a zahradu. Původně se zde nacházely tři řady domků za sebou s podélnou osou západ – východ, severní řada byla obrácena do nynější Dělnické ulice, která své jméno získala právě podle této kolonie r. 1888.<sup>129</sup> Při později vybudované ulici Rohanské (dnešní Komunardů<sup>130</sup>) stálo několik menších průmyslových závodů, ostatní území sloužila k zemědělským účelům.<sup>131</sup>

Od doby spojení Holešovic a Buben postupovala výstavba domů a objektů v obou obcích velmi rychle. Během 12 let bylo postaveno 240 nových domů. I přes čilý stavební ruch nebyly Holešovice-Bubny pro obyvatelstvo stále přitažlivé, jelikož domy byly příliš

---

<sup>122</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 11-14

<sup>123</sup> Tamtéž, s. 18-19

<sup>124</sup> Tamtéž, s. 14

<sup>125</sup> Směřovala z Palackého napříč až k pozdějšímu holešovickému přístavu. (Ruth, F.: Kronika královské Prahy díl III., s. 1038)

<sup>126</sup> Vedla z Palackého ulice k Havlíčkově a do Zátor. (Ruth, F.: Kronika královské Prahy díl II., s. 888)

<sup>127</sup> Ulice se nacházela na sever od Bubenského nádraží od Rajské ulice a Zátor do dnešní ulice U Uranie. (Ruth, F.: Kronika královské Prahy díl I., s. 233)

<sup>128</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 16

<sup>129</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 12

<sup>130</sup> Podle srovnání dnešního plánu Prahy 7 s plánem z Kroniky královské Prahy.

<sup>131</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 16-17



roztroušené, ulice nebyly vydlážděné a také byly problémy se zásobováním pitnou vodou.<sup>132</sup> Užitečná voda se brala z Vltavy, ale lidé z oblasti Letné pro ni měli daleko. Zásobování pitnou vodou bylo zajištěno převážně soukromými studnami, kterých bylo v Holešovicích 175 a v Bubnech 98. Vedle toho se zde nacházely také studny veřejné: v Holešovicích 7 a v Bubnech 4.<sup>133</sup>

R. 1881 byl navržen pro část obce nový regulační plán. Téhož roku bylo v Holešovicích v provozu již 32 továren a menších průmyslových podniků,<sup>134</sup> 16 ulic, 3 silnice a jedno náměstí. Nacházelo se zde 437 domů, z nichž 190 jich bylo přízemních, 178 jednopatrových, 53 dvoupatrových a 16 třípatrových.<sup>135</sup> O rok později se v Holešovicích-Bubnech nalézalo 16 ulic, 3 silnice, 1 náměstí, 20 komunikačních prostor a 456 domů<sup>136</sup> a Belcrediho silnice se začala postupně zastavovat.<sup>137</sup>

Na základě usnesení karlínského okresního výboru z 8. dubna 1884 bylo zadáno městskému inženýrovi Kořínkovi vypracování přehledného upravovacího plánu celého holešovického území, který byl vypracován do 15. září téhož roku. Hlavní rozvržení plánu bylo podobné jako u plánu z r. 1881, ale obsahoval i některé další návrhy.<sup>138</sup> Území východně a z malé části i severně od nádraží bylo rozvrženo systémem pravoúhle se protínajících ulic a obdélných bloků. Realizace tohoto plánu se nedotkla staré holešovické vesnice a převzala i několik původních cest, takže v půdorysu dnešních Holešovic se projevují pozůstatky staré komunikační osnovy. Dnešní ulice Partyzánská je přímým nástupcem jediné významnější silnice původní holešovické osady. Na tuto ulici bezprostředně navazuje ulice Vrbenského, komunikace pravděpodobně středověkého původu táhnoucí se šikmo napříč vltavským meandrem od severozápadu k severovýchodu a částečně na Partyzánskou ulici navazuje i ulice U Uranie. Starší severojižní cesta podmínila i trasu ulice Argentinské.<sup>139</sup> Regulační plán předpokládal v Holešovicích zřízení dvou náměstí. Jižní obdélné, které se mělo nacházet severně od jatek a západně od ulice Komunardů, nebylo nikdy realizováno. Dnešní náměstí Ortenovo vzniklo na místě navrhovaného severního náměstí, jenž bylo původně plánováno

---

<sup>132</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73-74

<sup>133</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 13

<sup>134</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 12

<sup>135</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 13

<sup>136</sup> J. Erben - Statistická knížka královského hlavního města Prahy za rok 1882, s. 11

<sup>137</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 17

<sup>138</sup> Tamtéž, s. 14-15

<sup>139</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 12

s mnohem většími rozměry.<sup>140</sup> Návrh tohoto plánu byl schválen holešovickým obecním zastupitelstvem 16. září 1884.<sup>141</sup>

R. 1884 došlo k postavení koňské dráhy z Josefského náměstí přes most Františka Josefa, vedla po silnicích Belcrediho a Bělského do Stromovky<sup>142</sup> a tvořilo tak primitivní spojení osady s vnitřní Prahou. Téhož roku měly Holešovice-Bubny 23 ulic, 5 silnic a 461 domů, z toho 194 domů přízemních, 196 jednopatrových, 55 dvoupatrových a 16 třípatrových domů. Počet obyvatel přesáhl 11 000. V tomtéž roce byla rozestavěna Belcrediho silnice vedoucí od mostu císaře Františka Josefa na Letnou, domy podnikatele Schöna na nároží ulice Belcrediho a Skalecké, dále několik továrních podniků (Novák a Jahn, Joss a Löwenstein) na Letné a několik domů při později pojmenovaných ulicích Ovinecké a Dobrovského. Při Bělského silnici směrem ke Královské Oboře se nacházelo také několik průmyslových závodů (Vendler, Umrath a spol., Raubitschek, Martinka a comp., atd.). Na nároží Rudolfovy třídy a Bělského stálo ve výstavbě několik činžovních domů. Zbytek Buben (tj. území od Bělského třídy na východ) byly nezastavěné pozemky nebo území zastavěná továrními bloky (továrna Gečmen, J. Carov, V. A. Stone, B. Bondy, Kolb, atd.). V Holešovicích-Bubnech stála tehdy jediná škola, pro kterou byla téhož roku postavena nová školní budova při nově zřizované Školní ulici (dnešní Plynární).<sup>143</sup>

Ke změnám došlo i v Královské oboře. R. 1855 proběhla přestavba Leopoldova loveckého zámečku na zahradní restauraci podle plánu architekta B. Gruebera. V r. 1856 se v Oboře konala hospodářská výstava a tím se otevřela její nová důležitá funkce. R. 1867 zasáhla buštěhradská dráha do jižního okraje Obory. V r. 1874 byly v její východní části zřízeny stálé výstavní budovy. V letech 1831–80 pečoval o úpravu sadů zemský zahradník Jiří Braul. Jeho nástupcem se stal Karel Rozinek, který vypracoval návrh na celkové nové řešení. Tehdy dostala „Stromovka“ podobu, která přežila do současnosti. Rozinek soustředil svůj zájem na sadové uspořádání plochy bývalého velkého rybníka. Současně byl zřízen nynější rybník, zalesněná jižní stráž pod Buštěhradskou drahou a vytvořen růžový sad<sup>144</sup> (dnes již neexistující od povodní 2002).

Na Hurtigově polohopisném plánu z r. 1884<sup>145</sup> je možné vidět rozrůstající se Holešovice a Bubny. Oproti Stablnímu katastru počet domů o hodně vzrostl. Stavby přibýly především v místech původního jádra v severní části vedle Královské obory. Je zde také zaznačeno

---

<sup>140</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 12-13

<sup>141</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 14-15

<sup>142</sup> Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí, s. 73-74

<sup>143</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 15-17

<sup>144</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 17

<sup>145</sup> Hurtigův polohopisný plán z r. 1884: Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, příloha č. 5

nádraží c.k. státní dráhy, buštěhradská a státní dráha vedoucí Oborou. V místech dnešního Strossmayerova náměstí se nacházelo velké prostranství, které bylo mnohem větší než dnešní náměstí a prozatím nebylo pojmenované. V oblasti dnešní Dělnické ulice jsou vyobrazeny dělnické domky a v místech Letné je možné pozorovat rostoucí zástavbu. Rovněž jsou zde zaznačeny silnice – dnešní Veletržní, Milady Horákové a Dukelských hrdinů, Partyzánské, Vrbenského ulice, která přechází do ulice U Uranie a dále počátky části dnešní Jankovcovy.<sup>146</sup>

## **6.2 Spojení Holešovic-Buben s pražskou obcí**

Královské město Praha navázalo s obcí Holešovicemi-Bubny přátelské styky nejen z důvodů založení Letenských sadů a nově vystavěného mostu, ale především kvůli uzavření smlouvy ohledně dodávání vody, založení jatek a vykonávání tržních práv. Z toho důvodu začala rada královského hlavního města Prahy vyjednávat prostřednictvím přátelského přípisu ze 30. října 1881 o sloučení Holešovic-Buben s Prahou. Dne 15. prosince 1881 bylo na schůzi obecního zastupitelstva jednohlasně usneseno, že výbor je ochotný přistoupit k vyjednávání a byli zvoleni zástupci, kteří měli o tom jednat se zástupci pražské obce. Zástupci se sešli 25. ledna a 18. března 1882 a ustanovili podmínky, pod kterými se má spojení uskutečnit: spojené obce Holešovice-Bubny měly být připojeny Praze se všemi právy a povinnostmi, jaké měly ostatní pražské obce. Dosavadní úředníci a zřízenci obcí Holešovic a Buben, tzn. tajemník, správce plynárny, důchodník, kancelista a 3 strážníci měli být přijati v definitivní službu pražské obce dle předpisů platných pro obecní úředníky. Byl přijat i závazek ke zřízení vodovodu pro obec Holešovice-Bubny na náklad pražské obce. Na schůzi ze dne 16. února 1882 rozhodlo zastupitelstvo o přidání k podmínkám připojení požadavek, aby nebyla rozšířena pražská potravní čára na obvod obcí. Podnět k poslednímu bodu vzešel od továrníků, kteří se obávali o své živnosti.<sup>147</sup> Smlouva o spojení s dodatky byla schválena 27. září 1882, oběma stranami byla podepsána dne 7. října 1882 a celá záležitost se předala zemskému sněmu, který spojení schválil. Dne 17. června 1883 se konalo hlasování voličů holešovické obce o připojení k Praze. Z celkového počtu 613 voličů se jich dostavilo jen 257, přičemž 256 voličů s daní 10 763 zlatých se jich vyslovalo pro spojení a 1 volič s daní 374 zlatých proti, čímž nebyla docílena zákonem předepsaná většina dvou třetin voličů platících tři čtvrtiny všech daní. Příčinou takového hlasování byla jejich obava, že by po spojení byla zavedena potravní daň. Zemský výbor Království českého navrhl změnu

---

<sup>146</sup> Srovnáno se současným plánem Prahy 7: Mapa Prahy 7 z r. 2010.

<sup>147</sup> Erben, J.: Statistická knížka královského hlavního města Prahy za rok 1882, s. 204

obecního řádu ohledně spojení obce s Prahou, což bylo přijato a nejvyšším rozhodnutím schváleno 18. listopadu 1884.<sup>148</sup> Z tohoto důvodu byly Holešovice-Bubny vyhláškou c.k. místodržitelství království českého ze dne 25. listopadu 1884 vyloučeny z obvodu c.k. okresního hejtmánství karlínského a podřízeny pražskému magistrátu<sup>149</sup> jako sedmá městská část pod jménem Holešovice-Bubny.<sup>150</sup>

V souvislosti se spojením obcí s Prahou se 14. prosince 1884<sup>151</sup> konala slavnost. Den před slavností byly všechny obecní budovy v Holešovicích-Bubnech ozdobeny prapory. Starosta a pražské zastupitelstvo se sešli na Staroměstské radnici, odkud směřoval jízdní průvod k obecnímu domu v Holešovicích. Vrcholem slavnosti bylo podepsání pamětního listu.<sup>152</sup>

Holešovice-Bubny byly připojeny k Praze jako první předměstská čtvrť Praha VII, přičemž toto číslo, které bylo vyměněno za arabské, si podržely i při novém přeorganizování pražských obvodů v r. 1960.<sup>153</sup>

### **6.3 Průmysl**

V dubnu 1868 byla uvedena do provozu spojovací trať Buštěhradské dráhy z Brusky do Buben. Společnost, jejímž cílem byla přeprava kamenného uhlí z okolí Kladna, potřebovala napojení na státní dráhu v Praze kvůli odbytu. Proto zřídila v Bubnech vlastní koncové nádraží a také rozsáhlou kruhovou výtopnu, pro niž nebylo v Brusce místo. Ve stejném roce započala C.k. privilegovaná rakousko-uherská Společnost státní dráhy na polích a pastvinách Buben se stavbou nového nádraží. V letech 1870–73 bylo na pozemcích dříve známých jako „velká baterie“ nebo „za hospodou“ vybudováno nákladové a seřaďovací nádraží, výtopna pro lokomotivy s točnou a dvěma podélnými remízami a především rozsáhlá opravna vozidel. Problém nevhodného umístění koncového nádraží státní dráhy v Praze, jehož poloha v husté zástavbě vylučovala další růst, se projevil po necelých třiceti letech provozu. Stavební ředitel státní dráhy Auguste de Serres mohl v r. 1871 umístit rozšiřující část kolejiště do trianglu, který vznikl stavbou Karlínského viaduktu, ale neměl na to dostačující prostor. Ani rozšíření kolejiště státního nádraží nestačilo rostoucím provozním potřebám státní dráhy (především v nákladní přepravě), a proto se ředitelství společnosti rozhodlo vybudovat nové nádraží

---

<sup>148</sup> AMP, Sběrka rukopisů, Pamětní spis o sloučení Prahy s Holešovicemi-Bubny, nestránkováno

<sup>149</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 15

<sup>150</sup> AMP, Sběrka rukopisů, Pamětní spis o sloučení Prahy s Holešovicemi-Bubny, nestránkováno

<sup>151</sup> Tamtéž

<sup>152</sup> AMP, Archiv obce Holešovice-Bubny, Obecní zastupitelstvo v Holešovicích-Bubnech, nestránkováno

<sup>153</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 12

v Bubnech, kam měla být směřována většina nákladních vlaků. Vypracování projektu bylo svěřeno architektům Theodoru Hoffmannovi a Franzi Wilhelmovi, na projektu dílen s rozsáhlým kolejištěm pracoval inženýr Ruppert. Vzhled budov byl navržen stavbyvedoucím architektem Karlem Schumannem podle francouzských vzorů. Po administrativní stránce byly nové dílny sjednoceny se starými na nádraží státní dráhy a pod společným názvem Hlavní dílny Praha-Bubny podřízeny jejich vedení.<sup>154</sup>

Zajímavostí týkající se stanice bubenského nádraží je, že r. 1878 holešovický starosta psal ministerstvu obchodu žádost ohledně přejmenování stanice Buštěhradské dráhy z názvu „Bubny“ na „Holešovice-Bubny“. Žádost podal již dříve na ředitelství buštěhradské dráhy, ale nebylo mu vyhověno z důvodu, že přejmenování by znamenalo zmatky a že za přejmenování stanice by museli uhradit vysoký poplatek.<sup>155</sup>

R. 1888 zde byla zřízena lakovna a sedlárna a k opravám nákladních vozů sem byly přesunuty i opravy osobních vozů. Vozovna se rovněž pokoušela o vlastní výrobu vozů, ale ty dopadly špatně díky krachu na vídeňské burze r. 1873. Dílny pokračovaly v omezené výrobě vozů do r. 1891, kdy značná část dílen vyhořela. O zrušení dílen se uvažovalo během první světové války. Provoz měl být zastaven v souvislosti s výstavbou nové vagonky v okolí Prahy. Životnost závodu byla neustále prodlužována po celou druhou polovinu 20. století s tím, že by měl fungovat do r. 2015. V důsledku změn po r. 1989 byla činnost Železničních opraven a strojírny téměř zastavena. Objekty včetně montážní haly jsou nyní pronajaty jako sklady. Komplex budov a železničních zařízení Společnosti státní dráhy tvořil společně se stanicí a výtopnou Buštěhradské dráhy přes 100 let významné pražské dvojnádraží, z něhož vycházely důležité vlečky: do holešovické obecní plynárny, městských jatek a především do překladiště v holešovickém obchodním přístavu. Význam nádraží poklesl po postavení nového nádraží Praha-Holešovice severně od bubenského nádraží na nové traťové přeložce směrem do Libně, kdy také zanikla původní železniční zastávka Praha-Holešovice, zřízená r. 1890. V prostoru rozlehlého kolejiště je dochována řada původních budov z let 1869–73, které představují jednotný architektonický celek s charakteristickými motivy reálných cihelných prvků. Některé budovy byly v meziválečném období upraveny či přestavěny a ztratily tak svůj původní ráz. V současné době je celý areál nádraží ohrožen novou výstavbou a jeho budovám hrozí definitivní zánik.<sup>156</sup>

První pražský železniční tunel s kamennými portály včetně nad ním stojícího strážního domku vznikl v letech 1866–68 při prodloužení Buštěhradské dráhy z Brusky do Buben.

---

<sup>154</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 237-8

<sup>155</sup> AMP, Archiv obce Holešovice-Bubny, Okresní záležitosti, k. 8, sig. I/5, inv.č. 135, bez č.j.

<sup>156</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 237-8

Tunel postavil smíchovský podnikatel Jakub Hable na horní hraně Královské obory. Obě stavby se dodnes zachovaly a jsou památkově chráněny.<sup>157</sup>

Původní holešovická plynárna byla zbudována r. 1874 v tehdejší Hálkově ulici (dnes U Výstaviště) pro osvětlování ulic obce Holešovic-Buben. Po spojení obcí s Prahou r. 1884 se dostala pod správu Pražských obecních plynáren, o 4 roky později byla zrušena a provoz byl převeden do nové plynárny v Jeronýmově ulici (dnešní Argentinská) na Manínách, postavené podle projektu ředitele pražských obecních plynáren J. Krosta. Tehdy to byla nejmodernější a do r. 1927 i největší plynárna v Československu s roční výrobou 12 milionů m<sup>3</sup> plynu.<sup>158</sup>

---

<sup>157</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 247-8

<sup>158</sup> Tamtéž, s. 272

## 7. Období od r. 1884 do r. 1918

Spojení Holešovic-Buben s Prahou mělo podstatný vliv na jejich následující vývoj. Čtvrť neustále vzkvétala, vznikaly nové ulice. Rychle následovala výstavba nejen průmyslových, ale i obytných budov společně se silnicemi a ulicemi. Pro toto období mělo podstatný význam zbudování holešovického přístavu, městských jatek a velký vliv na proměnu Holešovic měla i výstavba výstavního areálu v rámci zemské jubilejní výstavy v Praze.

### 7.1 Obyvatelstvo a sídla

Regulační plán z r. 1884 rozdělil Holešovice na dvě části: na městskou a přístavní. V této době byly rovněž zachovány dva přívozy, jeden k Pelc-Tyrolce a druhý ke Karlínu. V r. 1888 byla na Maninách otevřena opatrovna, která se nacházela na projektovaném náměstí při severní straně jatek. Letenská vodárna, která byla umístěna do Korunovačnické ulice, byla dostavěna téhož roku. Jednalo se o rozsáhlý areál, kde se kromě vodárenské věže nacházel vodojem a přečerpávací stanice zřízené na náklady pražské obce<sup>159</sup>, které ukončily svou činnost 1. srpna 1926. Zbořeny byly až v letech 1977–78. Vodní věž, která byla využívána pro zásobování vodou horní části Holešovic s Bubenčem, byla z provozu vyřazena v listopadu 1913, do jednotlivých pater stavby byly vestavěny byty pro vodárenské zaměstnance<sup>160</sup> a v současné době hostí různá společenská zařízení.<sup>161</sup> Původní technické vybavení vodárny se do současnosti nedochovalo. Zřízením přečerpávací stanice na Letné a následným položením vodovodní sítě ve všech ulicích bylo obstaráno zásobování Holešovic-Buben vodou. To mělo za následek posílení stavební činnosti.<sup>162</sup> V souvislosti s vodojemem byla o několik let později (r. 1893) vybudována kanalizace. V Holešovicích byla postavena štola, jejímž hlavním účelem bylo odvodnění jatek. Vedla od Královské obory, Palackého třídou, dále ulicí Štítného až k ulici Okružní a Vltavské. Práce trvaly do r. 1895.<sup>163</sup>

K r. 1889 stálo v Holešovicích celkem 45 továren a velkých dílen. O rok později se zde nacházelo 49 ulic, 1 nábřeží, sad, 570 domů s 15 354 obyvateli. Postupně byl zastavován východní svah Letné činžovními domy a rovněž probíhala úprava sadů.<sup>164</sup>

---

<sup>159</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 18-19

<sup>160</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 383

<sup>161</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 140

<sup>162</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 19

<sup>163</sup> Tamtéž, s. 19-21

<sup>164</sup> Tamtéž, s. 19

Již dříve jsem se zmínila o postavení řetězového visutého Eliščina mostu v šedesátých letech 19. století. Tento most byl upraven kolem r. 1890, kdy byly řetězy nahrazeny ocelovými lany. R. 1918 byl most přejmenován na Štefánikův most.<sup>165</sup>

4. listopadu 1890 zasáhla Holešovice-Bubny velká povodeň, kdy voda vystoupila cca o 5 metrů nad normál Vltavy a zatopila veškerá níže položená místa: voda sahala až pod Zátory. Touto živelnou katastrofou zaniklo několik domů, resp. byly tak poškozeny, že je po povodni bylo nutné zbourat. Povodeň málem zapříčinila, že by nemohly pokračovat přípravné práce pro zemskou jubilejní výstavu.<sup>166</sup>

K r. 1891 byly Holešovice-Bubny spojeny s okolím jedním železničním a jedním dřevěným mostem, dále se zde nacházely čtyři přívozy, železniční viadukt, území protínala státní a Buštěhradská dráha a dále tratě tramvajové (v provozu od r. 1873), dráha lanová a elektrická.<sup>167</sup> Během r. 1895 byla vystavěna silnice pod Letnou, která tvořila nejkratší spojení mezi Holešovicemi a Malou Stranou. Silnice začínala v ulici Pod Bruskou a dále vedla podél Strakovy akademie po staré erární silnici. Do provozu byla uvedena v polovině listopadu 1896. Lanová dráha na Letnou, která zaručila přímé spojení mostu císaře Františka Josefa s letenskými sady a hořejší částí Holešovic-Buben a Královské obory, byla zřízena v souvislosti s pořádanou výstavou. Provoz na ní byl zahájen 30. května 1891.<sup>168</sup> R. 1916 nahradil lanovou dráhu pohyblivý chodník.<sup>169</sup> Na dráhu navazovala první elektrická dráha, kterou postavil František Křižík r. 1891. Vedla od horní stanice lanovky Ovineckou ulicí až ke vchodu do Stromovky. Dráha byla později prodloužena a nakonec úplně zrušena r. 1902. Její krátké fungování mělo význam pro rozvoj moderní pražské městské dopravy.<sup>170</sup> V září 1898 byl otevřen provoz na elektrické dráze, která vedla od Královské obory k Národnímu divadlu. O rok později byla postavena nová dráha vedoucí kolem Strakovy akademie, jatek do Centrály. Další trať tvořila trasu od Královské obory k Muzeu. V té době začala elektrická dráha vytlačovat dráhu koňskou.<sup>171</sup> Koněspřežná pouliční dráha, která vedla do Královské obory, byla v provozu od r. 1885. Na její konečné stanici byla vybudována čekárna a prozatímní denní stáje. Po elektrifikaci dráhy byla Elektrickými podniky Prahy na místě stáje zbudována malá vozovna v letech 1898–99. Zvláštností zastávky bylo, že v té době byla

---

<sup>165</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 223

<sup>166</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 70

<sup>167</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 23

<sup>168</sup> Tamtéž, s. 20-21

<sup>169</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s.59

<sup>170</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 13

<sup>171</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 23



jedinou zastřešenou v Praze. R. 1910 byla stará čekárna zbořena a na jejím místě byla postavena administrativní budova s výpravnou a malým bytem.<sup>172</sup>

R. 1891 byl rovněž postaven most přes Vltavu, který spojoval břeh „Na Františku“ s oblastí v okolí Havírny. Původně se jednalo o dřevěný most, který r. 1898 sloužil při rekonstrukci visutého mostu a r. 1909 byl zbourán.<sup>173</sup>

Zajímavostí je dřevěný kolotoč, který se nachází na Letné. Původně fungoval na Královských Vinohradech a na Letnou byl převezen r. 1894. Kolotoč fungoval tak, že v prostoru pod podlahou chodil sluha, který před sebou tlačil vzpěru otáčecího mechanismu. Ve třicátých letech 20. století ke koním na točně přibyla autíčka a sluhu nahradil elektromotor. Kolotoč je nejstarším zachovalým a funkčním kolotočem v Evropě.<sup>174</sup>

Mezi nově vzniklé ulice v Holešovicích-Bubnech patřily ulice Letohradská, Ovenceká, Na Hliništi (dnešní Dobrovského), Veverkova, Pekařská (dnešní Kamenická), Heřmanova, Rudolfova (nacházela se na přechodu mezi Holešovicemi a Bubněm, na západní části Letné<sup>175</sup>). Také se pokračovalo s dlážděním ulic a rovněž začaly být zřizovány chodníky. Mezi léty 1880–90 postupně docházelo ke zrychlení vývoje tovární čtvrti v oblasti Manin a velký nárůst počtu obyvatel (až o 50%). R. 1895 se v Holešovicích nacházelo 700 domů s 23 440 obyvateli, 51 ulic, jedno nábřeží, jedna silnice a sad. Domy přibývaly především na Letné. Mezi léty 1894–96 narostl počet domů přibližně o 40 budov. R. 1894 byla na Letné postavena škola na nároží Letohradské a Vinařské ulice. O něco později byl v okolí ulice U Studánky založen sad. Koncem 19. století měla sedmá městská část 54 ulic a 780 domů. Postupným rušením průmyslových podniků v Bubnech došlo ke vzniku ulice U Kapličky, na jejímž severním konci bylo postaveno několik činžovních domů. Znamenalo to počátek ústupu továren v souvislosti se šířením stavby činžovních domů. Počet obyvatel narostl na 30 799 a tehdejší rozloha Holešovic-Buben činila 577 hektarů.<sup>176</sup>

Na přelomu století se začal ráz Letné i Holešovic-Buben měnit. Starší typ blokové zástavby, tvořené tří- až čtyřpatrovými budovami, který dodnes lze najít v ulicích Kamenické, Dukelských hrdinů, Gerstnerově, U studánky, Heřmanově nebo Milady Horákové, byl postupně nahrazován bloky honosnějších domů, které měly charakter malých paláců, tvořících zpravidla nároží hlavní třídy a přilehlých ulic.<sup>177</sup> Pro oblast Letné se stal charakteristický typ noblesní ulice s nezvykle širokými chodníky s travnatým pásem, alejí

---

<sup>172</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 216

<sup>173</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 20

<sup>174</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 60

<sup>175</sup> Ruth, F.: Kronika královské Prahy díl III., s. 922

<sup>176</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 21-23, 25

<sup>177</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 169

stromů a také s malými předzahrádkami v pásu mezi domy a chodníkem. Takto byla navržena např. ulice Čechova nebo Ovinecká v úseku od Letenského náměstí k parku, dříve také v Korunovačnické ulici, ale odtud stromy a předzahrádky postupně zmizely. Oblast Letné se postupně stala vyhledávanou zámožnějšími vrstvami. V mnoha domech se nacházely ateliéry výtvarníků a architektů. Rozvoj Letné by vypadal možná jinak, kdyby byl realizovaný plán profesora Balšánka z válečných let 1914–18. Podle jeho představ měla být zastavěna celá Letenská pláň, kde počítal s výstavbou monumentálních budov a navázal tak na plán Jana Kouly, který chtěl propojit již v devadesátých letech 19. století Letnou s centrem Prahy průkopem napříč Letenskou plání a vybudovat tam novou reprezentační čtvrť, ale nebyl nikdy realizován.<sup>178</sup>

Počátkem září 1900 byly otevřeny lidové lázně v místech pod kostelem sv. Klimenta v Bubnech na Bělského třídě mezi ulicemi Kostelní a Skaleckou. V prosinci téhož roku byly otevřeny dva dřevěné mosty vedoucí přes Štvanici do Buben. Jeden z nich vedl do Velkých Benátek (Štvanice) a druhý z Benátek do Prahy. Jednalo se o provizorní most, který se nacházel v místech dnešního Hlávkova mostu.<sup>179</sup>

V letech 1898–1903 vyrostla nad Královskou oborou budova Akademie výtvarných umění. Jednalo se o první z mnoha bubenských významných veřejných budov. Bubny se díky akademii staly centrem vzdělání budoucích výtvarníků.<sup>180</sup> S přibývajícím počtem obyvatel přestaly dostačovat dosavadní školy, a proto nechala pražská obec r. 1901 postavit novou školní budovu na křižovatce ulic U Studánky a V Zátíší. Tato škola, která se tyčí nad Královskou oborou, byla uvedena do provozu v září 1902. Jedná se o dnešní ZŠ Uměleckou. Nejvyšším rozhodnutím z 25. listopadem 1901 byla zřízena česká státní reálka, která ale neměla vlastní budovu, a proto jí pražská obec věnovala pozemek v dolní části Belcrediho třídy (na dnešním Strossmayerově náměstí). Škola začala fungovat v březnu 1908.<sup>181</sup>

Do konce 19. století Holešovice neměly své stálé divadlo. R. 1902 bylo přeneseno divadlo Uranie na pozemek za holešovickým pivovarem při Štítného ulici. Činnost divadla byla zahájena v polovině června 1902. Divadlo bylo projektem architekta Osvalda Polívky a bylo postaveno pro výstavu architektů a inženýrů r. 1898. Původně stálo v dolní části výstavního areálu u stromořadí vpravo od světelné fontány.<sup>182</sup>

Jako spojnice Dělnické ulice s nově vzniklým libeňským přístavem vzniknul v r. 1903 Libeňský most. Nejprve se jednalo o provizorní most inženýrem Václavem Trčou. Most je

<sup>178</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 171-72, 179

<sup>179</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 24-25

<sup>180</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 23

<sup>181</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 27-28

<sup>182</sup> Tamtéž, s. 26

zajímavý tím, že se jednalo o první železobetonovou mostní konstrukci.<sup>183</sup> Stavba mostu proběhla od června 1902 a do provozu byl most uveden koncem dubna 1903. Byl 450 m dlouhý a tudíž se v té době jednalo o nejdelší most v království Českém<sup>184</sup>

R. 1904 byla vytvořena nová ulice mezi Belcrediho třídou a ulicí Na Čertoušku (dnešní Heřmanova), aby měli obyvatelé domů v ulici V Zátíší kratší spojení s Belcrediho třídou. V souvislosti s neustálými úpravami čtvrtě byla rozšířena ulice U Královské obory v místech podél obecního dvora. Rovněž byla zřízena nová spojovací rampa vedoucí z Palackého ulice k ulicím Nádražní a U Papírny, čímž byl vytvořen přímý přechod a přejezd z ulice U Královské obory bez překročení dráhy.<sup>185</sup>

Důležité bylo rovněž zbudování dnešního mostu Svatopluka Čecha, který byl postaven v letech 1906–08. Most je dokladem technického a urbanistického konceptu rozvoje města na počátku 20. století. Na holešovické straně na něj měla navazovat projektovaná komunikace letenským průkopem nebo tunelem. Nikdy ale nebyla realizována, obzvláště po zbudování letenského tunelu u Štefánikova mostu. Projektantem stavební stránky mostu byli inženýři Jiří Soukup a František Mencl. Architektonické řešení vypracoval architekt Jan Koula, který byl zároveň autorem projektu na provedení průkopu Letnou v ose nového mostu. Na výzdobě mostu se podílela celá řada umělců. Autorem postav čtyř Viktorií na litinových sloupech na výběřících budkách, které stojí na obou koncích mostu, byl Antonín Popp. Součástí výzdoby bylo i jeho osvětlení, k němuž sloužilo 200 žárovek a plynové flambony v pochodních světloňořů.<sup>186</sup>

K r. 1907 se nacházelo v Holešovicích 870 domů. Téhož roku byl vytvořen plán na úpravu nábřeží v Bubnech. Byla naplánována stavba bubenského nábřeží a také úprava levého břehu od mostu císaře Františka Josefa až po železniční viadukt a Jeronýmovu ulici, kde byla navržena pobřežní zeď. Výstavbou nábřeží tak byly účelně využity pozemky při nově vzniklém nábřeží a na rozsáhlém prostoru mezi Vltavou, Bělského třídou.<sup>187</sup>

Potřeba nového mostu (dnešní Hlávkův most) byla spojena s výstavbou Ústředních jatek v Holešovicích. Jeho stavba rovněž souvisela s plány regulace toku Vltavy v tomto místě. Z důvodu složitých příprav a projednávání návrhu byl nejprve postaven prozatímní dřevěný most (r. 1900) podle plánů inženýra Jiřího Soukupa. Součástí provizoria byly dva betonové oblouky, které byly odstraněny při stavbě mostu. Teprve až v letech 1910–12 bylo dřevěné provizorium nahrazeno definitivním mostem, kde v průběhu jeho projektování

---

<sup>183</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 225

<sup>184</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 26

<sup>185</sup> Tamtéž, s. 26

<sup>186</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 223

<sup>187</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 27

docházelo ke sporům mezi koncepcí mostu s železnou konstrukcí a mostem betonovým. Starší část mostu mezi Štvanicí a Novým Městem je železná oblouková konstrukce a byla postavena v letech 1908–10. Zároveň je posledním železným mostem v Praze. Druhá část mostu mezi Štvanicí a Holešovicemi je mostem betonovým, který byl postaven v letech 1910–11 podle plánů inženýra Františka Mencla a architekta Pavla Janáka. Výzdoba mostu měla být završena pomníkem Josefa Hlávky na ostrově Štvanici, ale nebylo to uskutečněno.<sup>188</sup>

Mezi léty 1908–10 přibýlo celkem 66 nových domů. Na počátku první světové války se v Holešovicích nacházelo 1046 domů s 43 649 obyvateli.<sup>189</sup>

### 7.1.1 Kostel sv. Antonína

Do této doby měly Holešovice pouze kostel sv. Klimenta, neměly vlastní faru, a proto spadaly pod farnost v Bubenči. R. 1886 vznikl Výbor pro postavení chrámu Páně v Holešovicích,<sup>190</sup> který našel vhodné místo pro stavbu nového kostela v oblasti dnešního Strossmayerova náměstí, které vzniklo právě v souvislosti s výstavbou kostela na místě, kde se původně nacházelo sportovní hřiště. Před tímto hřištěm stál původně Rudolfův letohrádek, jehož hlavní průčelí bylo obráceno k řece. Pozemek pro kostel věnoval Josef Richter, majitel statku v Bubnech. Architektem trojlodního kostela, v novogotickém stylu, o délce 51 m, s výškou lodí 21 m, s dvěma věžemi vysokými 58 m (s hroty 63 m), byl František Mikš. Základní kámen nového chrámu byl položen 25. října 1908 a stavba započala 1. listopadu 1908, kdy byly vyžděny základy a hlavní zdi.<sup>191</sup> Pro nedostatek financí však byly práce přerušeny. Po několika letech Dr. Antonín Cyril Stojan, tehdejší říšský poslanec a pozdější arcibiskup, vymohl na ministerstvu ve Vídni velkou peněžní částku, takže stavba mohla od září 1912 opět pokračovat. Kostel byl dokončen v roce 1914, ale protože mezitím vypukla válka, byl bez zvláštních okázalostí vysvěcen 25. října 1914.<sup>192</sup> Kostel byl zasvěcen sv. Antonínu Paduánskému. R. 1908 bylo rozhodnuto a následně schváleno radou hl. města Prahy, aby na památku šedesátiletého výročí panování císaře Františka Josefa I. byl nazván jubilejním.<sup>193</sup>

---

<sup>188</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 224

<sup>189</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 29

<sup>190</sup> <http://www.svatyantonin.cz/historie-farnosti/> [1.7. 2011]

<sup>191</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 28

<sup>192</sup> <http://www.svatyantonin.cz/historie-farnosti/> [1.7. 2011]

<sup>193</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 82

## 7.2 Průmysl

Toto období je na stavbu průmyslových budov velmi bohaté a proto se jedná o stěžejní dobu pro vývoj průmyslu na území Holešovic. Průmyslová výstavba zde vyvrcholila před první světovou válkou.<sup>194</sup>

R. 1887 byla započata stavba nové obecní plynárny v Holešovicích, která se nalézala na pozemcích parní pily banky Union<sup>195</sup> při severovýchodním rohu železničního areálu. Plocha plynárny zabírala několik dnešních bloků: byla ohraničena dnešními ulicemi Plynární, Komunardů, U Průhonu a Argentinská.<sup>196</sup> Práce na stavbě byly zahájeny 5. září 1887, dokončeny o rok později a 15. října 1888 byla zahájena výroba plynu.<sup>197</sup>

V tomto období vzniklo velké množství rozličných průmyslových podniků a továren. Za zmínku stojí Pergamenka. Tato papírna, která byla situována mezi ulicemi U Pergamenky a Argentinská, byla postavena r. 1887 Hermannem Schlüterem. Původně se jednalo o přízemní zděnou budovu s dřevěnými krovky. V letech 1906–10, kdy měla papírna nového majitele (Emil Hirsch), byla rozšířena o jednopatrovou tovární budovu a kanceláře. Ve třicátých letech 20. století byla továrna modernizována, kdy součástí přestavby byla i železniční vlečka. Po druhé světové válce byly prostory využívány jako sklady.<sup>198</sup> Mezi velké množství různých továren a průmyslových podniků, které vznikly v tomto období, je možné zmínit například přádelnu bavlny na dnešním Ortenově náměstí, grafický umělecký ústav M. Schulze (kde dnes sídlí Kartografie)<sup>199</sup> nebo továrnu na vodoměry Adolfa R. Pleskota.<sup>200</sup>

V r. 1907 zadala Komise pro splavování Vltavy a Labe úkol firmě Lanna prohloubit koryta hlavního ramene Vltavy od Helmovského jezu až k Negrelliho viaduktu a rovněž i úpravu ostrova Štvanice a stavbu plavebních komor s jezem. Plavební komory, které byly nákladně vybudovány uvnitř sypaných ochranných hrází, byly dokončeny r. 1911, o rok později byl dostavěn dům plavidelníka a jeho tří pomocníků. V dnešní době dotváří zařízení velín zdymadla, který sem byl umístěn v r. 1989.<sup>201</sup>

V tomto období byl postaven tzv. akciový mlýn, který se nacházel v oblasti dnešní ulice U Uranie. V srpnu r. 1909 byla založena Akciová společnost mlýnů v Praze z důvodu bez-

---

<sup>194</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 13

<sup>195</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 19

<sup>196</sup> Porovnání dnešního stavu s Hurtigovým plánem z období kolem r. 1900. In: Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, příloha č. 6.

<sup>197</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 19

<sup>198</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 58

<sup>199</sup> Tamtéž, s. 65

<sup>200</sup> Tamtéž, s. 69

<sup>201</sup> Tamtéž, s. 66

konkurenčního dovozu poměrně drahé mouky z Maďarska. Místo pro výstavbu mlýna v blízkosti holešovického přístavu bylo zvoleno strategicky tak, aby bylo možné dopravovat obilí po vodě i železnicí. Jednalo se o šestipatrový, podélný trojtrakt mlýnice, který měl vnitřní konstrukci z litinových sloupů a dřevěných stropů. Nad středním schodišťovým traktem se nacházela věžová nástavba požární nádrže. Cihelnou fasádu celého objektu navrhl architekt Bohumil Hypšman (někdy uváděn jako Hübschmann). Mlýn byl uveden do provozu v září r. 1910. O rok později byl pozemek rozšířen: byla přistavěna administrativní a hospodářská budova, která stála mimo areál mlýna. Rovněž byla postavena budova moučného skladiště. R. 1946 byl mlýn znárodněn a přejmenován na Středočeské mlýny, národní podnik, ke kterému bylo později přiřčeno dalších 31 mlýnů. V r. 1991 byl mlýn pronajat společností AHEMA a v r. 1998 koupila mlýn společnost Balabenka s.r.o. za účelem přestavby výrobních budov na kancelářské prostory a obchody pod názvem Vltava Park.<sup>202</sup>

### 7.2.1 Holešovický přístav

Holešovický přístav vznikl v době prudkého rozvoje Holešovic v závěru 19. století a byl součástí plánu využití toku Vltavy od Manin po Pelc-Tyrolku a Císařský ostrov v době, kdy karlínský přístav ztratil svůj význam. Areál přístavu a nádraží byl vymezen linií Okružní ulice (dnešní Jankovcova) a tokem Vltavy. Byl umístěn do lokality na Maninách, vně blokové zástavby budoucí nové čtvrti, která byla v té době teprve v plánech. Vlastní přístav byl 750 m dlouhý, 100 m široký, v době stavby činila jeho hloubka 2 m a celková plocha vodní hladiny byla 84 560 m<sup>2</sup>. Hlavní, dodnes zachovaný soubor budov přístavu vznikl v letech 1906–09. Jako jejich autor je v literatuře uveden inženýr architekt Sandner, ale původní plány z let 1906–09 nejsou podepsány a jméno architekta na nich chybí. Rozhodnutí ohledně zbudování ochranného a obchodního přístavu v Holešovicích pocházelo z r. 1887. Hotový návrh byl předložen c.k. ministerstvu ke schválení na konci ledna 1890. Výstavba byla za podpory města Prahy a místodržitelství svěřena firmě Vojtěcha Lanny a stavbu řídil c.k. stavební rada Antonín Fiegert. Po dokončení přípravných prací byla výstavba zahájena 11. června 1892 za přítomnosti c.k. místodržitele a zástupců země, královského města Prahy, pražské obchodní a živnostenské komory a dalších osob. Zemní práce na přístavní ochranné hrázi byly hotovy v říjnu 1892. V prosinci 1893 byl přístav naplněn vodou a z toho důvodu mohly v přístavu přezimovat lodě a stroje podnikatelství Lanny. V následujících letech práce na přístavu pokračovaly. Přístav byl dále hlouben a byly upraveny rozsáhlé plochy překladiště. Byla

---

<sup>202</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 287

rovněž zřízena služební budova pro dráhu, celní skladiště a obytné stavení pro železniční zřízení. R. 1908 byla započata montáž jeřábů dodané karlínskou strojárnou. Na přístav navazovalo seřadovací nádraží, které vzniklo podle datujícího nápisu nejpozději r. 1906. Souvislost obou staveb tvořící jednotný uzavřený areál, připomínala jednotná architektonická podoba budov přístavu i staveb sloužících železniční přípojce, která spojovala areál s holešovickým nádražím a procházela trasou dnešní Jankovcovy ulice.<sup>203</sup>

### 7.2.2. Elektrárny

Pro toto období je příznačné zbudování dvou důležitých elektráren. V letech 1898–1900 byla na náklady pražské obce postavena v blízkosti Vltavy (na pozemku odkoupeném od Kubinzských,<sup>204</sup> v dnešní Partyzánské ulici) parní elektrárna a do ní bylo z části přemístěno zařízení z elektrárny na Karlově. V listopadu 1899 byl na zkoušku spuštěn první parní stroj a do plného provozu byla elektrárna uvedena 7. dubna 1900. Jednalo se o objekt s neorenesančními architektonickými prvky a tvořila důležitou součást postupně budované pražské elektroenergetické soustavy. Zajišťovala elektřinu pro pouliční osvětlení, soukromníky a především pro elektrické dráhy. Jedním z hlavních účelů elektrárny bylo umožnit zřízení Elektrických podniků hlavního města Prahy.<sup>205</sup>

Druhou nově zřízenou elektrárnou byla vodní elektrárna, která byla situována na výběžku ostrova Štvanice, byla zbudována v rámci nové regulace Vltavy v letech 1907–14. Celé vodní dílo bylo vybudováno v rámci splavnění pražského úseku Vltavy. Jeho součástí byly dvě vodní elektrárny, které byly postaveny v letech 1913–14. Jednou z nich byla vodní elektrárna na Těšnově v blízkosti Hlávkovy mostu, která byla vyřazena z provozu r. 1929 v souvislosti se zrušením karlínského přístavu. Budova druhé elektrárny s obvodovými zdmi s vtokovými a odpadními kanály je umístěna na západním výběžku ostrova Štvanice. Architektonické řešení cípu ostrova s pozdně secesní budovou elektrárny s věžovou přístavbou a kupolovým zastřešením, kontrastujícím se zastřešením strojovny, bylo vybudováno na základě návrhu architekta A. Dlabače. Celý objekt elektrárny je dokladem dokonalého architektonického ztvárnění průmyslového objektu a rovněž nedílnou součástí řešení vodní regulace Vltavy se systémem nábřeží, jezů a plavebních komor, který se výrazně uplatňuje v panoramatu Prahy.<sup>206</sup>

---

<sup>203</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 202-04

<sup>204</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 23

<sup>205</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 248

<sup>206</sup> Tamtéž, s. 250-51

### 7.2.3 První pražský měšťanský pivovar

V souvislosti s dobýváním pivního trhu v devadesátých letech 19. století vznikaly menší pivovary po celé Praze. V této době měl rozhodující vliv Měšťanský pivovar v Plzni, Akcionářský pivovar na Smíchově a Ringhofferův pivovar ve Velkých Popovicích. Na tehdejší území Prahy chyběl velký pivovar, který by byl schopný konkurovat s ostatními velkopivovary, což přimělo některé pražské měšťany v polovině r. 1895 k založení Prvního měšťanského pivovaru v Holešovicích. Dochovala se i jména těchto měšťanů: Černohorský, Janatka, Mayr, Neubert, Novák, Tereba, Tichý a Tvrzský. Stavba pivovaru proběhla s použitím neorenesančních prvků a byla provedena karlínskou firmou Nekvasil, která postavila podobně velké pivovary v Braníku a na Vinohradech. Stavební práce započaly v polovině března 1896 a po dvou letech od založení pivovaru, konkrétně 18. května 1897, byla slavnostně zahájena výroba piva. Holešovické pivo se vzápětí stalo oblíbeným, což přispělo k rozšiřování prostor. Před první světovou válkou patřil pivovar k nejvýznamnějším pivovarům v Čechách.<sup>207</sup> Objekt utvořil pravidelný půdorys mezi tehdejšími ulicemi Rohanská, Štítného, U Průhonu a Na Maninách.<sup>208</sup> Zajímavostí je, že v zahradě pivovaru kdysi stávalo divadlo Uranie, které tam stálo až do r. 1946, kdy vyhořelo.<sup>209</sup>

### 7.2.4 Ústřední městské jatky

Ústřední městské jatky, které byly situovány na Bubenském nábřeží, byly slavnostně otevřeny 1. července 1895. Hlavním důvodem jejich vzniku bylo postupné rušení soukromých porážek na území města Prahy. Po vzniku Velké Prahy (r. 1922) byly uzavřeny veškeré předměstské jatky z důvodu nařízení vydaného již r. 1889, podle kterého nesměl být porážen dobytek nikde na území Prahy s výjimkou Ústředních jatek v Holešovicích. Jatky měly z Bubenského nábřeží dva vchody, mezi nimiž stál domek pro vrátného, stojící na střední ose směřující od jihu k severu. Na této ose stála rovněž jateční burza a hostinec, budova pro správu jatek, výběrny a další zařízení. Obě hlavní brány byly ozdobeny dvěma alegorickými sochami na mohutných zděných pilířích vytesaných z kamene. Podél hlavní severojižní strany jatek směřovaly dvě 20 m široké ulice jako hlavní vnitřní komunikace, ke kterým stály čelem všechny budovy na západní straně na trhu a na východní straně na jatkách. Tržnice byla

---

<sup>207</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 309

<sup>208</sup> Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, s. 23

<sup>209</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 309



součástí jatek již od počátku, ale jednalo se pouze o masnou tržnici. Je také důležité zmínit, že jatky měly svůj vlastní vodovod a kanalizaci. Původní plynové osvětlení bylo postupně nahrazováno elektrickým osvětlením. Západně od vchodu stály tři chlévy pro ustájení dobytka, na sever od chlévů se nacházelo otevřené, obdélníkové dlážděné tržiště, k němuž patřila krytá tržnice. V jihozápadním cípu se nalézala menší přízemní budova s čekárnou a prodejnou, kde se prodávalo maso a sádlo. Tato budova byla přístupná přímo z ulice. Podél západní hranice ústředního trhu vedla železniční vlečka z nádraží Praha-Bubny zakončená rampou. Do jatek vedly dvě koleje spojené výhybkami, třetí kolej, která vedla podél ohradní zdi, byla určena pouze pro odjezd a příjezd lokomotivy.<sup>210</sup>

Ve východní části byl na základě plánů oddělení Stavebního úřadu král. hl. města Prahy postaven věžový vodojem pro zásobování provozních hal užitkovou vodou z místní studny. Vodojem byl zbudován v letech 1893–95 v novorenesančním stylu. Jednalo se o kvádrouvou zděnou čtyřpatrovou stavbu čtvercového půdorysu, která byla zakončena balustrádou s hodinami. Ve výzdobě fasády lze najít znaky hl. města Prahy, letopočet 1895 a mnoho dalších ozdob. Vodní nádrž byla umístěna v posledním patře a osvětlena pěti okny z každé strany věže. Po r. 1920 byl areál jatek připojen na pitnou vodu z městského vodovodu. Stavba byla zrekonstruována r. 1998.<sup>211</sup>

### **7.3 Výstaviště a Všeobecná zemská jubilejní výstava**

V souvislosti se zemskou jubilejní výstavou došlo ke změnám v Královské oboře. V její východní části bylo vykrojeno poměrně velké území, které bylo určeno právě pro tuto výstavu, která se konala ke staletému výročí první průmyslové výstavy z r. 1791. Místo pro výstavu přidělil zemský sněm Království českého v lednu r. 1890.<sup>212</sup>

Jednání pražské obchodní a živnostenské komory ohledně konání této výstavy probíhalo již od října 1887, kdy bylo odsouhlaseno konání výstavy v Praze a zřízení stálé výstavní budovy v Královské oboře.<sup>213</sup> Podnětem k založení nového výstaviště byla úspěšná pařížská světová expozice v r. 1889. České země byly tehdy hospodářsky nejrozvinutější částí rakousko-uherské monarchie a z toho důvodu chtělo mnoho významných firem předvést výsledky své práce v různých oborech. O něco podobného se v Praze snažili architekti Václav Vítězslav Chytrý a Vratislav Pasovský. V r. 1890 začaly přípravy expozice, která měla

---

<sup>210</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 316

<sup>211</sup> Tamtéž, s. 383

<sup>212</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 17

<sup>213</sup> Jubilejní výstava zemská království českého v Praze 1891, s. 72

připomenout sté výročí první velké průmyslové výstavy konané v Čechách r. 1791. Zemská jubilejní výstava měla do určité míry vlastenecký ráz, což později vedlo k bojkotu rakouských firem. Hlavní pavilony měly připomenout vysokou úroveň českých továren a schopnosti českých architektů a inženýrů. Koncept areálu byl zadán Antonínu Wiehlovi, který navrhl rozmístění pavilonů, vstupní bránu a některé stavby, které měly mít prozatímní charakter. Byly postaveny tak kvalitně, že se část z nich dochovala do dnešní doby.<sup>214</sup> Výstavní areál byl zbudován v krátké době. Práce započaly 15. března 1890, kdy byl nejprve upravován povrch pro areál. Dne 11. května byla započata stavba administrativní budovy a ostatních budov pro výstavu. 7. června se začala stavět strojovna a 30. června Průmyslový palác. Do konce října byly obě budovy v hlavních rysech dokončeny. Na přelomu února a března se začalo stavět velké množství soukromých pavilonů. Celkově se jich na této výstavě nacházelo 124.<sup>215</sup> Do areálu Výstaviště vedla zvláštní kolej pro dopravu stavebního materiálu a těžkých exponátů.<sup>216</sup>

Průmyslový palác byl zbudován v letech 1890–91 podle návrhu architekta Bedřicha Münzbergera za spolupráce architekta Antonína Wiehla, s výzdobou Bedřicha Ohmanna a Aloise Dryáka. Jednalo se o zděnou pseudobarokní vznosnou stavbu s prostornou vnitřní halou se dvěma symetrickými křídly. Stavbu tvořila železná konstrukce, která měla být symbolem moderní doby železa a vyspělosti českého strojírenského průmyslu. Palác byl poprvé zpřístupněn veřejnosti v den zahájení výstavy. Vnitřní úpravy paláce provedl r. 1907 architekt Josef Fanta. Po výstavě r. 1891 se v paláci konaly další velké a významné výstavní podniky.<sup>217</sup> Bedřich Münzberger navrhl rovněž o něco jednodušší Strojovnu v dolní – severní části areálu.<sup>218</sup>

Křížíkova světelná fontána byla vybudována na Výstavišti na severní straně za Průmyslovým palácem v souvislosti s jubilejní výstavou z podnětu pražského podnikatele Františka Křížíka. Dne 7. října 1890 zadal stavební výbor fontány provedení stavby fontány a 150 m dlouhé štoly, která spojovala fontánu s kotelnou za strojovnou, firmě Maxe Hegeta. Světelná fontána na Výstavišti měla ve světě své předchůdce (např. Londýn, Paříž), od nichž se lišila mnohem větší intenzitou osvětlení, díky použitým upraveným obloukovým lampám s odraznými zrcadly, která umožňovala lepší osvětlení vodotrysků. Celý systém s téměř 3500 vodními tryskami je napájen 50 vodními čerpadly a byl řízen počítačem. Celá scéna

---

<sup>214</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 11

<sup>215</sup> Jubilejní výstava zemská království českého v Praze 1891, s. 786, 790

<sup>216</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 11

<sup>217</sup> Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: Pražské paláce, s. 252-53

<sup>218</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 12

byla ozvučena výkonným akustickým zařízením.<sup>219</sup> Fontána se měla původně nacházet před Průmyslovým palácem, ale nakonec se došlo k rozhodnutí že bude umístěna jinde.<sup>220</sup>

Již několik dní před zahájením výstavy se započalo s výzdobou domů. Dne 14. května 1891 přijeli do Prahy z důvodu výstavy arcivévodové Karel Ludvík a Ferdinand a arcikněžny Marie Terezie a Markéta Žofie.<sup>221</sup> Následujícího dne byla Všeobecná zemská jubilejní výstava oficiálně zahájena. Výstava měla úspěch hned od prvního dne jejího otevření. Dne 28. května 1891 byl zahájen provoz Křížkové fontány, s čímž se změnil výstavní ruch.<sup>222</sup> Výstava byla ukončena 18. října 1891.<sup>223</sup>

Vstupem na výstaviště byla velkolepá brána, na které se nacházely znaky zemské a 40 znaků českých měst. Jednalo se o dřevěnou bránu, kde po obou stranách vysokého a 20 m rozepjatého oblouku stály 22 m vysoké věže opatřené cimbuřím. Obě věže byly nad obloukem spojeny můstkem, po jehož stranách vlály prapory v zemských a říšských barvách. Hned za bránou se po levé straně nacházela budova pošty a telegrafu (také sídlo policejní stanice a policejního komisařství<sup>224</sup>), po pravé straně stála správní budova (resp. budova administrativních kanceláří<sup>225</sup>). V těsné blízkosti brány po pravé straně byla budova vrátného a vedle ní objekt pro správu vodovodu a osvětlení.<sup>226</sup> Dále za bránou se nacházela vyvýšená terasa, na které se mezi vstupní branou a Průmyslovým palácem nacházel květinový sad.<sup>227</sup> Po obou stranách terasy se nacházely výstavní budovy. Napravo budova retrospektivní výstavy, nalevo budova umělecké výstavy. Dále již stál Průmyslový palác, za nímž byly ochutnárny a o něco dál se nacházela Křížková fontána. Po pravé straně od Průmyslového paláce byly rozmístěny rozličné pavilony a objekty. Jedna část areálu byla věnována zahradnictví, v němž se nacházel i skleník. Dále se zde nacházely velké budovy, ve kterých se konaly tematické výstavy. V dolní části areálu se nacházela strojovna (byla zbourána r. 1893<sup>228</sup>), k níž přiléhala kotelna s elektrickou stanicí. Napravo od ní stála budova pro patenty. Nalevo od strojovny se nacházely prostory věnované rybařství, lesnictví a chovu dobytka. Na úplném konci výstavního areálu se rozprostíraly budovy týkající se hospodářství: hospodářské stroje, polní hospodářství a hospodářský průmysl. Pavilony a různé objekty soukromníků byly rovnoměrně rozloženy do celého areálu výstaviště. Do areálu byla snadná doprava i přístup.

---

<sup>219</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 371-72

<sup>220</sup> Jubilejní výstava zemská království českého v Praze 1891, s. 787

<sup>221</sup> Tamtéž, s. 82-84

<sup>222</sup> Tamtéž, s. 766

<sup>223</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 72

<sup>224</sup> Jubilejní výstava zemská království českého v Praze 1891, s. 113-115

<sup>225</sup> Tamtéž, s. 119

<sup>226</sup> Mapová sbírka HÚ AV ČR, Plán Všeobecné zemské jubilejní výstavy 1891, signatura B5254-7-8

<sup>227</sup> Jubilejní výstava zemská království českého v Praze 1891, s. 113-114

<sup>228</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 72

Nedaleko hlavního vchodu se nacházela tramvajová stanice, v blízkosti východního bočního vchodu byla stanice Státní dráhy. Vchody byly celkem čtyři: kromě hlavního vstupu se zde nacházel již zmíněný východní vstup z boku zhruba v polovině celého areálu, protější západní vchod vedl z Královské obory a jeden vchod byl v těsné blízkosti levého křídla Průmyslového paláce.<sup>229</sup>

Součástí expozice byl Hanavský pavilon, který byl postaven v letech 1890–91. Tento pavilon s litinovou konstrukcí byl původně reprezentačním objektem hořovických elektráren knížete Viléma Hanavského. Byl tehdy výstavním exponátem č. 27 a byla v něm umístěna vzorková kolekce výrobků z provozu závodu. Po skončení výstavy byl darován Praze a r. 1898 přemístěn na západní okraj Letenských sadů a zařízen jako restaurace. Pavilon byl postaven v novobarokním stylu v kombinaci zdiva a umělecké litiny.<sup>230</sup> V letech 1967–71 byl pavilon rekonstruován do své původní podoby a byl obnoven restaurační provoz.<sup>231</sup>

Převážná většina objektů na Výstavišti byla zděná nebo dřevěná a měla většinou historizující formy. Železné stavby přinesly do architektury materiály, které našly své uplatnění a vyvolaly potřebu hledání nových forem (železo, sklo, keramika). Průmyslový palác lze považovat za jednu ze staveb, která ukázala cestu k novému architektonickému stylu. Z pavilonů výstavy se do dnešní doby zachovaly také vstupní Wiehlovy stavby, bývalý Umělecký pavilon vlevo od vstupu a restaurace nedaleko od západního křídla Průmyslového paláce. Pro výstavu r. 1898 byly postaveny další objekty: např. dřevěné výstavní divadlo od Osvalda Polívky, které se stalo tak populární, že bylo později rozebráno a znovu postaveno v Holešovicích. Všechny stavby z Výstavy architektury byly později odstraněny. Národopisná výstava z r. 1895 a výstava Obchodní a živnostenské komory z r. 1908 přinesla další nové objekty. Na výstavě se objevilo několik staveb v duchu moderny: jednalo se o pavilon Umělecko-průmyslové školy, dále Pavilon obchodu, jehož půdorys tvořil písmeno U.<sup>232</sup> Tehdy byla rovněž postavena budova pro Maroldovo panorama bitvy u Lipan. Stavbu budovy měl na starost Jan Koula.<sup>233</sup> Ostatní výstavní objekty byly převážně dřevěné, s plátnem potaženými vnějšími stěnami, zdobené malbami, přičemž ani jeden z těchto objektů výstavy OŽK se nedochoval. Výjimku tvoří Pavilon města Prahy, kde je dnes Lapidárium Národního muzea a také se dochovala malá hospoda U Primasů (dnešní restaurace Staročeská rychta), která se nacházela při západním schodišti do dolní části Výstaviště.<sup>234</sup>

---

<sup>229</sup> Mapová sbírka HÚ AV ČR, Plán Všeobecné zemské jubilejní výstavy 1891

<sup>230</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 258

<sup>231</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s.61

<sup>232</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 12-14

<sup>233</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 18

<sup>234</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1891-1918, s. 14

Konání výstavy r. 1891 a Národopisné výstavy r. 1895 mělo významný vliv na Holešovice, protože z důvodu jejich pořádání byla městská čtvrť upravena. Tyto úpravy se týkaly především Bělské třídy a postavení lanové dráhy na Letnou.<sup>235</sup>

Na Hurtigově mapě, která pochází cca z r. 1900, lze najít tři náměstí: dnešní Strossmayerovo a Ortenovo, dále náměstí, které se nacházelo za Ústředními jatkami a také jakýsi zárodek dnešního Letenského náměstí. V plánu je zaznačen přístav, jatky, měšťanský pivovar, plynárna a elektrárna. Je zde také vyobrazeno Výstaviště a ostrov Štvanice. Nejvíce zastavěné je původní jádro Holešovic na severu. Rostoucí zástavba se projevuje nejvíce v oblasti Buben a Letné. Spodní část Holešovic je také postupně zastavována, ale není to tak výrazné, jako v oblasti horních Holešovic.<sup>236</sup>

---

<sup>235</sup> Kronika Holešovic-Buben, s. 73

<sup>236</sup> Hurtigův polohopisný plán z r. kolem 1900: Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben, příloha č. 6

## 8. Meziválečné období (1919–1939)

Po skončení první světové války započala další etapa výstavby v Holešovicích. Vedle činžovních domů byly nadále projektovány průmyslové stavby. Toto období se vyznačuje novým stavebním stylem, tzv. národní sloh nebo také dekorativismus.<sup>237</sup> V meziválečném období se Holešovice dostaly do popředí historie. Někdejší Bubny se staly koncem dvacátých let dějištěm výtvarného úsilí, které byly proměněny stavbou Veletržního paláce a domem Elektrických podniků. Postupně přibývaly další veřejné budovy a rovněž i činžovní domy. Po druhé světové válce se největší aktivita v zástavbě projevovala především v západní části Letné.<sup>238</sup>

Ve dvacátých a třicátých letech vznikaly další stavby moderní koncepce, a to především nájemní domy, které se stavěly jako uzavřené nebo polouzavřené bloky domů. Jako příklad lze uvést areál s kinem Oko, tzv. Molochovo nebo tzv. Malý Berlín.<sup>239</sup>

### 8.1 Sídlní vývoj

Od r. 1918 docházelo k prolínání průmyslu s bytovou zástavbou po celém území Holešovic. U nádraží Praha-Bubny byl postupně rušen průmysl a nahrazován bytovou zástavbou, což v té době bylo ojedinělým jevem. K velkým proměnám začalo docházet v první polovině 20. století v souvislosti s regulací Manin a libeňských ostrovů. Kolem r. 1923 inženýr Eduard Schwarzer, přednosta oddělení pro úpravy Vltavy a jejích přítoků v Praze, navrhl ministerstvu veřejných prací zbudovat přeložku vltavského meandru západním směrem, modernizaci libeňského přístavu, úpravu vltavských břehů a starého řečiště v Karlíně a Libni, zasypání slepých ramen a zrušení několika karlínských ostrůvků. Důvodem úpravy byla regulace zaplavovaného, zdravotně závadného území včetně Manin a rovněž přestavba holešovického přístavu. Průkopem se vytvořilo nové koryto řeky a řečiště tak bylo zkráceno o 1100 m.<sup>240</sup> Součástí regulace se stala i výstavba nového mostu Libeňského. V letech 1924-28 bylo sneseno libeňské mostní provizorium, které bylo nahrazeno definitivním mostem, postaveným podle návrhu inženýra F. Mencla za spolupráce architekta Pavla Janáka. Most procházel větší částí své délky nad pevninou a v samotné konstrukci došlo ke

---

<sup>237</sup> Lukeš, Z., Svoboda, J.: Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885-1985, s. 19

<sup>238</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídlní a architektonický vývoj, s. 13-14

<sup>239</sup> Lukeš, Z., Svoboda, J.: Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885-1985, s. 25

<sup>240</sup> Semotanová, E.: Proměny holešovického meandru, s. 19-20

zvětšení jeho šířky oproti provizoriu. Most byl zakončen výrazně vystupující římsou nesoucí zábradlí a stožáry veřejného osvětlení.<sup>241</sup>

V oblasti Letné byla postavena budova Národního technického muzea (v Kostelní ulici). Tato moderní klasicizující stavba doplněná halou s ocelovou konstrukcí vznikala společně se sousední budovou Národního zemědělského muzea, zbudovaných po soutěži r. 1935–41. Obě budovy byly při pohledu z jihu koncipovány symetricky. Vlastní letenská pláň jižně od třídy Milady Horákové, na jejímž začátku u Špejcharu byly v letech 1920–22 postaveny provizorní dřevěné budovy studentských kolejí (tzv. kolonky, které existovaly následujících 50 let), byla v regulačním plánu rezervována pro vládní a parlamentní budovy. Kvůli politickému a ekonomickému vývoji od velké hospodářské krize před druhou světovou válkou a změnách po ní se zástavba letenské pláně odsunula mezi neuskutečněné projekty. Určitým pozůstatkem těchto záměrů je jen budova ministerstva vnitra na třídě Milady Horákové. Tento objekt byl vybudován v letech 1935–39 původně jako Nejvyšší kontrolní úřad, v osmdesátých letech byl doplněn o další velkou budovu pro ministerstvo vnitra. Na třídě Milady Horákové v prostoru Letenského náměstí byla v letech 1928–31 postavena budova určená pro poštu a automatickou telefonní ústřednu.<sup>242</sup>

V dolní části Veletržní ulice, mezi třídou Dukelských hrdinů a Bubenskou, byla v období 1. republiky postavena řada činžovních domů. Jeden z významnějších bloků, tzv. Malý Berlín, ohraničený ulicemi U smaltovny, Šimáčkovou a Bubenskou, vznikl v letech 1937–39.<sup>243</sup> Holešovická část Bubny představovala s ohledem na svůj rozvojový potenciál v meziválečném období vyhledávanou adresu, která se rychle zaplnila obyvateli z řad pražských Němců a Židů. Vzhledem k národnostnímu složení většiny majitelů a nájemníků zdejších domů tato oblast získala název Malý Berlín, který se ujal i jako označení obytného bloku v ulici U Smaltovny. Po dostavění byl dům zkonfiskován a využíván pro ubytování vysoce postavených protektorátních úředníků, které po válce vystřídal odbojáři a později komunističtí funkcionáři a diplomaté.<sup>244</sup>

Celá oblast ležící na východ od třídy Dukelských hrdinů až k nádraží Praha-Bubny, která se skládala z poměrně jednotvárných přibližně čtvercových bloků, odpovídala regulaci z prvního desetiletí 20. století. Přívětivější prostor v této oblasti, s výjimkou Strossmayerova náměstí, představovalo dnešní Řezáčovo náměstí. Budova Elektrických podniků, která vznikla v r. 1927, představovala jednu z prvních pražských velkých budov v novém, avant-

---

<sup>241</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 225

<sup>242</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1919-1940, s. 87-88

<sup>243</sup> Tamtéž, s. 92

<sup>244</sup> <http://www.asb-portal.cz/architektura/nadcasova-architektura/maly-berlin-1269.html> [30.6.2011]

gardním stylu. Objekt, který měl tři menší dvory jen v nízkém západním křídle, jinak měl s otevřeným půdorysem, byl vybaven klimatizací. V letech 1926–29 byl vystavěn obrovský objekt původní Úrazové dělnické pojišťovny na nábřeží kapitána Jaroše. Jednalo se o budovu s lichoběžníkovým půdorysem se třemi vnitřními dvory, který patřil k významným stavbám na území Holešovic.<sup>245</sup> Později tam sídlila Státní plánovací komise.

Celkový charakter oblasti mezi Veletržním palácem a bubenským nádražím je moderní. Tato část patřila původně k Bubnům. Oblast původních Holešovic na severovýchod od bubenského nádraží měla pravouhlou uliční síť s okružní třídou, což odpovídalo regulaci z počátku 20. století. Hlavní třídou byla ulice Komunardů se zástavbou z doby kolem r. 1910. Druhou hlavní ulicí byla k ní kolmá Dělnická ulice. Holešovice se převážně skládaly z uzavřených bloků.<sup>246</sup>

Mezi nejvýznamnější továrny z počátku tohoto období patřila Maternova továrna v ulici Osadní a administrativní budova Dělnických pekáren v Dělnické ulici. Ve dvacátých letech bylo v Holešovicích postaveno několik skupin obecních domů projektovaných městským stavebním úřadem. Jednalo se o blok mezi ulicemi U průhonu, V háji, Přístavní a Na Maniách a dále blok mezi Tovární a Tusarovou ulicí jako pokus o řádkový systém zástavby. Na přelomu dvacátých a třicátých let vznikaly v Holešovicích některé průmyslové celky: poblíž Ortenova náměstí v ulici U Pergamenky byl vybudován areál skladů firmy Ferra v letech 1928–29. V prostoru zrušené plynárny byl ve druhé polovině třicátých let vybudována skupina čtyř rovnoběžných, řádkových bloků domů. Ke školním budovám přibyla pouze škola na Ortenově náměstí postavená za první republiky.<sup>247</sup>

R. 1926 byl na místě lanové dráhy na Letnou vystavěn pohyblivý chodník. Ve skutečnosti se jednalo spíše o mohutný eskalátor, který byl zrušen a rozebrán r. 1935 společně s původními staničními budovami lanovky. Úplně byla lanovka odstraněna až v souvislosti s terénními úpravami letenské stráně. Do současnosti se zachovala pouze část opěrných zdí a původní zábradlí lanovky v místech, kde dříve stála horní stanice u Letenské restaurace (tzv. Zámeček).<sup>248</sup>

V letech 1926–28<sup>249</sup> byl postaven druhý vltavský betonový most v Praze, který vedl z Argentinské ulice v Holešovicích do libeňské ulice V Holešovičkách. Jednalo se o Trojský

---

<sup>245</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1919-1940, s. 92-94

<sup>246</sup> Tamtéž, s. 95-96

<sup>247</sup> Tamtéž, s. 97, 99-100

<sup>248</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 211

<sup>249</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 14



most, jehož tvůrcem byl konstruktér František Mencl za spolupráce architekta Josefa Chochola. Most se vyznačoval svými elegantními křivkami.<sup>250</sup>

V meziválečném období byla rovněž postavena železobetonová ústřední budova Dopravních podniků hl. města Prahy, jejíž návrh v konstruktivistickém duchu byl vytvořen v r. 1926. O rok později byl položen základní kámen, ale stavba objektu proběhla až v letech 1930–34. Druhou konstruktivistickou stavbou postavenou v letech 1925–28 byl bývalý palác Pražských vzorkových veletrhů (dnešní Veletržní palác), poté objekt československých exportních společností. Spoluautor Veletržního paláce Josef Fuchs navrhl i Zimní stadion na Štvanici r. 1934. V r. 1937 navrhl architekt Josef Havlíček na třídě Obránců míru jednotné řešení bloku obytných domů (tzv. Molochov). Postupem času narůstal počet veřejných a obchodních budov.<sup>251</sup>

Co se týče Výstaviště, tak tam se po první světové válce prostřídala řada výstav, ale jeho celková podoba se nezměnila.<sup>252</sup> Po r. 1918 se Průmyslový palác s Výstavištěm stal součástí Pražských vzorkových veletrhů a byly v něm pořádány různé velké celostátní výstavy.<sup>253</sup>

### 8.1.1 Veletržní palác

Veletržní palác zaujímá rozsáhlý blok na křížení třídy Dukelských hrdinů a Veletržní, který z druhé strany vymezují ulice Veverkova a Heřmanova.

Myšlenka zřídit v Praze tento palác vznikla po prvním pražském vzorkovém veletrhu r. 1920 kvůli tomu, že pavilony starého výstavního areálu, v nichž se veletrh konal, přestaly vyhovovat moderním požadavkům. Pražské vzorkové veletrhy byly založeny r. 1919 na podporu ekonomiky státu. Plánované obchodní budovy se měly stát sídlem reprezentací všech firem, které podnikaly na území Československé republiky a novým střediskem světového obchodu. Proto bylo zřízeno stavební družstvo, které odkoupilo pozemky bývalé Melicharovy a Um Rathovy továrny podél třídy Dukelských hrdinů a v blízkosti plánovaného holešovického přístavu. Pražské vzorkové veletrhy chtěly původně zbudovat tři obchodní paláce a hotel. Z toho důvodu vypsaly soutěž, jejímž vítězem byly projekty architektů Oldřicha Tyla, Josefa Fuchse a Aloisa Dryáka, ale vypracováním definitivních plánů prvního paláce, který měl být prototypem dalších paláců, byli pověřeni architekti Oldřich Tyl a Josef Fuchs. Stavba paláce byla započata na jaře r. 1925 a na podzim r. 1929 byl palác slavnostně otevřen. Jednalo se

---

<sup>250</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 74

<sup>251</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 24

<sup>252</sup> Tamtéž, s. 18

<sup>253</sup> Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: Pražské paláce, s. 252-53

o stavbu obrovského jednotného pravoúhlého bloku o stranách 140 m a 75 m a výšce 37 m s dvěma podzemními a devíti nadzemními podlažními. Interiér paláce byl projektanty rozvržen do dvou center. Jižní část budovy měla 15 m vysokou výstavní dvoranu pro výrobky těžkého strojírenského průmyslu, v severní části se nacházela hala procházející všemi podlažními. Kolem těchto prostor byly vybudovány na jižní straně místnosti pro vlastní veletržní expozice, vymežující okružní pasáž a v severní části se nacházely kanceláře veletrhů a zúčastněných firem. Vybavení paláce doplňoval biograf, restaurace a telefonní ústředna. Pro pořádání vzorkových trhů sloužil palác do r. 1951. Poté se stal sídlem několika podniků zahraničního obchodu.<sup>254</sup> V noci ze 14. na 15. srpna 1974 došlo ve Veletržním paláci k požáru, který podle úřední zprávy vznikl v provizorní dílně lakýrníků, samovznícením montérek napuštěných fermeží. Nejvíce byla zasažena severní strana s Malou dvoranou. Vážně bylo poškozeno asi 15% konstrukčních prvků, zničen byl celý plášť a interiér paláce. Suterény, kde téměř nehořelo, byly poškozeny v souvislosti s hašením požáru. Z jednání městských a politických orgánů vzešel návrh, aby se palác zbouřil a aby na jeho místě vznikl typický městský blok domů. Trvalo tři roky, než se podařilo toto doporučení zvrátit a došlo k rekonstrukci objektu.<sup>255</sup> Rekonstrukce paláce byla provedena na základě návrhu architekta Miroslava Masáka, jehož plán vycházel z původního projektu architektů O. Tyla a J. Fuchse s určitými změnami, které byly zdůvodněny novými funkcemi objektu. Když budova vyhořela a podniky zahraničního obchodu si postavily vlastní budovy, byl palác r. 1979 předán Národní galerii v Praze pro umístění sbírek moderního a současného umění, část objektu měl být podle rozhodnutí ministerstva kultury ČR pronajat ke komerčním účelům.<sup>256</sup>

## 8.2 Průmysl

R. 1926 bylo na vnější kose holešovického přístavu zbudováno funkcionalistické skladiště, jehož výstavba souvisela s úpravou toku Vltavy ve 20. letech, která na minimum omezila odstup přístavu od vlastního toku řeky. Rovněž zanikla vlečka z jižní strany, takže zůstala zachována jen vlečka ze severní strany. Jednotlivé budovy v oblasti přístavu vytvářejí výrazný funkční, stavební a slohový celek. Z mladších budov umístěných na kose je nejhodnotnější právě budova překladiště, která je pozoruhodným dílem meziválečné architektury a tvoří důležitou součást pro dnešní podobu přístavu z hlediska architektonického vývoje. Jako skladiště funguje dodnes. Zároveň s tím představují budovy přístavu jako samotné

---

<sup>254</sup> Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: Pražské paláce, s. 350-52

<sup>255</sup> Masák, M., Švácha, J., Vybíral, J.: Veletržní palác v Praze, s. 43-45

<sup>256</sup> Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: Pražské paláce, s. 350-52

stavby i jako celek významný doklad industriálního souboru, který spojuje tuto funkci s vysokou kulturou a úrovní architektonického řešení. Z tohoto důvodu patří přístav k významnému dopadu na stavební a urbanistický vývoj Holešovic, jejichž zástavba je tak spojena s vlastním tokem Vltavy. Přístav, který se dnes rozkládá na území 16,4 ha, je nadále používán jako zimní, ochranný a obchodní přístav. Svými rozměry a šířkou, kterou přesahoval ostatní pražské přístavy, patřil v té době k nejvýznamnějším, a to i tím, že jako jediný měl zařízení pro vytahování a opravu lodí. V následujících obdobích neprodělal přístav mnoho důležitých proměn.<sup>257</sup>

Ke změnám došlo i v elektrárně, která byla přeměněna na výrobní páry pro dálkové vytápění holešovické oblasti. Dálkový přenos byl zahájen r. 1928, ale současně byla zachována i výroba elektřiny. Na konci třicátých let byla jižní část staršího objektu zbořena a na jeho místě uvedena do provozu r. 1938 nová kotelna. R. 1982 zahájila provoz nová teplárna Holešovice a výroba v historické budově byla postupně ukončena a vnitřní zařízení demontováno. Do areálu elektrárny patřil i objekt vodárny Háječek z let 1919–20, který byl postaven na konci areálu.<sup>258</sup>

R. 1930 byla z pravidelného provozu vyřazena tramvajová vozovna v Královské oboře, která byla v lednu 1937 zbořena. Tramvajová trať do Královské obory byla v provozu do r. 1942, přičemž kolejiště bylo sneseno r. 1944. Tramvajový provoz zde dlouho připomínalo několik metrů kolejí skrytých v písku. Jedinou dochovanou budovou byla administrativní budova z r. 1910, která dlouhou dobu sloužila jako sklad pro údržbu zeleně v Královské oboře.<sup>259</sup> Tato budova v současné době již neexistuje, stejně tak byly odstraněny zbývající koleje a v těchto místech stojí restaurace Vozovna.

Menší změny proběhly i v areálu Prvního měšťanského pivovaru. Po válečné krizi se pivovar během dvacátých let stal znovu prosperujícím podnikem. Pivovar byl postupně rekonstruován, přičemž tyto práce byly přerušeny druhou světovou válkou.<sup>260</sup>

Orientační plán Prahy pocházející z doby kolem r. 1920<sup>261</sup> zobrazuje jiné rozdělení katastru Letné než jak tomu je v současné době. Hranice mezi Holešovicemi a Bubenčem jsou zde vyznačeny dnešními ulicemi U Sparty, Jana Zajíce a Nad Královskou oborou. Na Letenské pláni lze najít stadion Slavia, naproti němu se nachází vodojem. Na rozdíl od Hurtigovy mapy cca. z r. 1900 se v dolních Holešovicích nenachází náměstí původně situované za

---

<sup>257</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 204

<sup>258</sup> Tamtéž, s. 249-50

<sup>259</sup> Tamtéž, s. 216

<sup>260</sup> Tamtéž, s. 309-10

<sup>261</sup> Mapová sbírka HÚ AV ČR, Orientační plán Velké Prahy, nedatováno (po 1920)

Ústředními jatkami. Na jeho místě se nachází zástavba. Na Strossmayerově náměstí již proběhly úpravy: je zde zaznačen kostel sv. Antonína a celé náměstí bylo o kus zmenšeno v souvislosti s výstavbou nových obytných bloků. Kromě Letenských sadů a Královské obory se začaly objevovat zelené plochy i v dolních Holešovicích. Jedna menší se nacházela v Dělnické ulici v místech původního náměstí za jatkami, další nedaleko dnešního Ortenova náměstí mezi ulicemi Plynární a Štítného. Na plánu jsou vyznačeny tramvajové tratě, a to i ty, které dnes již neexistují (trať vedoucí ze spodní části Veletržní ulice až k Bubenské třídě, kde vedla přes Hlávkův most. Jsou zde také vyznačeny železnice vedoucí z Holešovic a také koleje vedoucí do přístavu a k jatkám. Na Letné je vyznačena lanová dráha. Zároveň je možné pozorovat výsledky regulace Vltavy: až na Štvanici zmizely všechny okolní ostrovy. Na ostrově Štvanice jsou vyznačeny jakési lázně, o kterých jsem nikde nenašla žádnou zmínku.

## 9. Za druhé světové války (1939–1945)

V tomto období prakticky žádné nové budovy nepřibývaly, protože z důvodu války byly veškeré stavební práce nejen na území Holešovic pozastaveny a znovu byly obnoveny až po skončení války.

Pro válečné období je především typické přejmenování místních názvů ulic, náměstí, popř. budov. Tyto názvy se udržely pouze během války a k jejich navrácení došlo buď hned po skončení války, anebo v průběhu padesátých a šedesátých let.

Na orientačním plánu Prahy z r. 1944<sup>262</sup> lze dobře vidět pravidelnou zástavbu, v oblasti původních Buben, tzn. od Veletržního paláce k bubenskému nádraží se nacházely drobné bloky domů. Dá se říci, že zástavba se pomalu začínala přibližovat dnešnímu stavu. Je zde již vyobrazeno Letenské náměstí a dnešní Ortenovo náměstí nese název Myslbekovo náměstí. Přes Vltavu vedly již všechny zmíněné mosty. Na mapě jsou opět značeny tramvajové tratě. Z významných budov je zde zaznačen Veletržní palác, Zemědělské muzeum a Národní technické muzeum. Plán je v německém jazyce, takže je možné pozorovat názvy ulic, objektů v jiném jazyce.

Most Svatopluka Čecha byl v letech 1940–45 přejmenován na most Gregora Mendela, od r. 1945 nesl opět svůj původní název. Změny proběhly i u Štefáníkova mostu: r. 1941 byl uzavřen pro veřejnou dopravu z důvodu zhoršujícího se stavu mostu. Téhož roku se vítězným projektem týkající se úpravy mostu stal návrh inženýra O. Širce, D. Daška a architekta V. Hoffmanna. Z důvodu války byly uskutečněny až po válce v letech 1949–51.<sup>263</sup>

---

<sup>262</sup> Mapová sbírka HÚ AV ČR, Orientierungsplan der Hauptstadt Prag, 1944, sign. A-2677

<sup>263</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 223-24

## 10. Vývoj po r. 1945

Po skončení druhé světové války došlo k postupné obnově poškozených staveb a k výstavbě nových objektů. Objekty byly stavěny ve stylu tzv. socialistického realismu, v jehož duchu byl např. upraven Průmyslový palác, postaveno Planetárium, upraveny Letenské sady se sochou J. V. Stalina a realizováno několik činžovních domů v Holešovicích. Mezi další postavené objekty patří Parkhotel, administrativní paláce Kovo, Metrostav, dále sportovní stavby: stadion Sparty, tenisová hala Sparty, zimní stadion na Výstavišti, a dále škola Nad štolou. Důležitou realizací z období osmdesátých let bylo vystavění obou stanic metra trasy C na území Holešovic (stanice Vltavská a stanice Fučíkova, dnešní Nádraží Holešovice), nový tenisový areál na Štvanici a adaptace Veletržního paláce na galerii moderního umění.<sup>264</sup>

### 10.1 Sídlní vývoj

Na Letenské pláni byl po válce v její východní části zřízen fotbalový stadion Slavie s betonovými tribunami, který zde stál až do začátku výstavby Stalinova pomníku. V oblasti Letenské pláně se rovněž uvažovalo o vystavění budovy parlamentu. Soutěž na tuto budovu se uskutečnila v r. 1946, další soutěž týkající se zástavby celé pláně proběhla r. 1965. Nová zástavba byla povolena jen při ulici Nad štolou při východním okraji pláně. Letenská pláň je dnes součástí Pražské památkové rezervace a jako taková je nezastavitelná. Na hraně letenské stráně byl v letech 1951–55 vybudován gigantický památník generalissima J. V. Stalina. Pomník byl slavnostně odhalen 1. května 1955 a po sedmi letech své existence byl zlikvidován. V souvislosti s jeho odstřelem došlo k poškození některých částí Letenských sadů. V dnešní době je na místě pomníku, kde vzniklo vyhlídkové místo na Prahu, umístěn metro-nom. Jedná se o kinetickou plastiku vysokou 22,8 m a odměřující čas po 10 sekundách.<sup>265</sup>

Dne 22. února 1948 se konal Sjezd závodních rad v Průmyslovém paláci na Výstavišti, který byl r. 1952 přebudován na Sjezdový palác, v němž se konaly sjezdy KSČ<sup>266</sup>. Další úpravy se uskutečnily až v letech 1952–54, kdy byla přestavěna jeho vstupní část a palác byl přeměněn ve shromaždiště pro cca. 4 000 osob s tanečním a společenským sálem a vstupní sloupovou halou.<sup>267</sup> V letech 1952–53 dostalo Výstaviště novou funkci. Proměnilo se v Park kultury a oddechu Julia Fučíka, což dalo podnět k obnovení intenzivní architektonické činnos-

---

<sup>264</sup> Lukeš, Z., Svoboda, J.: Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885-1985, s. 37-42

<sup>265</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1945-2003, s. 208-09

<sup>266</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídlní a architektonický vývoj, s. 18-19

<sup>267</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 419

ti.<sup>268</sup> S touto přeměnou tam vznikla Malá a Velká scéna, Letní divadlo a kruhové panoramatické kino.<sup>269</sup> R. 1959 byl v sousedství pozdějšího letního divadla při Planetáriu umístěn československý výstavní pavilon ze Světové výstavy v Bruselu.<sup>270</sup> Sportovní hala na Výstavišti vznikala v letech 1961–65. Jednalo se vlastně o přestavbu Kříženeckého Strojovny z výstavy z r. 1908. Hala tvořila významný prvek areálu. Součástí expozic byl tzv. Bruselský pavilon až do r. 1991, kdy vyhořel. Ten sem byl v r. 1960 přenesen ze Světové výstavy EXPO '58. K dalším přírůstkům objektů na Výstavišti došlo v souvislosti s jubilejní Všeobecnou československou výstavou v r. 1991. Jednalo se o divadlo Spirála (bývalé kruhové kino), Křížíkovy pavilony, které byly dílem Michala Brixie, Pyramida od Josefa Matyáše. Pro divadelní sezónu 2000 bylo navrženo dřevěné výstavní divadlo Globe v blízkosti Maroldova panoramatu.<sup>271</sup> Toto divadlo ale shořelo v r. 2005. Po povodních v r. 2002 se z původních objektů na Výstavišti zachoval Průmyslový palác, Křížíkova fontána, Křížíkovy pavilony, Pyramida, Spirála, Maroldovo panorama, oba zimní stadiony a budovy mezi hlavní branou a Průmyslovým palácem a budovy restaurací. Zbylé objekty byly odstraněny nebo přebudovány. Průmyslový palác postihl r. 2008 rozsáhlý požár, kvůli kterému vyhořelo celé levé křídlo, které bylo z toho důvodu zbouráno a doposud nebylo znovupostaveno.

V letech 1952–62 byla na okraji Královské obory v rámci Výstaviště postavena budova Planetária.<sup>272</sup> O postavení Planetária v Praze se uvažovalo už ve třicátých letech, ale teprve v padesátých let nabyly plány konkrétní podoby. Stavba kruhové budovy o průměru 50 m podle projektu architekta J. Frágnera započala r. 1958. Svou pravidelnou činnost zahájilo Planetárium 20. listopadu 1960. V roce 1979 se Planetárium oddělilo od tehdejšího PKOJF a stalo se jedním ze středisek Hvězdárny a planetária hl. města Prahy. V květnu 1991 u příležitosti Jubilejní výstavy byl po náročné komplexní rekonstrukci zahájen provoz nového moderního planetária Kosmorama. Planetárium Praha patří k největším na světě a je u nás jediné svého druhu. Hlavní úlohou Planetária je popularizace astronomie, kosmonautiky, geografie a příbuzných věd. V Planetáriu se nachází astronomický sál, kinosál a ve vstupní místnosti jsou často pořádány výstavy.<sup>273</sup>

Po válce byly dokončeny mosty, které byly před válkou rozestavěny. Na Štefánikův most, který byl otevřen do provozu r. 1951, navázal Letenský tunel dokončený v r. 1953. Do této doby bylo rovněž dokončeno předmostí. Původní název z r. 1951, Švermův most, byl

---

<sup>268</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 18-19

<sup>269</sup> Tamtéž, s. 29

<sup>270</sup> Tamtéž, s. 18-19

<sup>271</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1945-2003, s. 206-07

<sup>272</sup> Tamtéž, s. 206

<sup>273</sup> <http://mek.kosmo.cz/cz/planet/index.htm> [30.6. 2011]

změněn r. 1989 na most Štefánikův. V letech 1958–62 byl rozšířen Hlávkův most, aniž by na nově přistavěné části byla obnovena původní výzdoba. Rovněž byly odstraněny oba pylony a plastiky na holešovickém předmostí, které tam byly navraceny při nové úpravě dopravního řešení. Při úpravách Čechova mostu v letech 1953–56 bylo rozšířeno předmostí na letenské straně, současně s výstavbou schodiště pod Stalinovým pomníkem. Podzemní prostory plánované kavárny byly zrušeny a na jejich místě byl postaven automobilový podjezd, byly odstraněny gloriety na přední straně předmostí a na jejich místo přemístěny výběrčí budky se sloupy s Viktoriemi. R. 1956 byl v souvislosti s novým dopravním řešením proveden přesun kaple sv. Máří Magdaleny do její dnešní polohy. V letech 1971–75 proběhla rekonstrukce mostu, při níž byla odstraněna původní dřevěná dlažba.<sup>274</sup>

V Dělnické ulici, v blízkosti Libeňského mostu, byla v letech 1955–60 postavena budova Tesly.<sup>275</sup>

Vedle Veletržního paláce byl v období 1959–67 vybudován Parkhotel, který si díky své terase zachovává odstup od komunikace (Dukelských hrdinů) a vyznačuje se střídavým rytmem fasády. Na Parkhotel navazuje nižší část budovy ministerstva vnitra ve Strojnické ulici, která byla navržena v letech 1981–84. Dřevěné objekty výše ve Strojnické ulici byly navrženy ve čtyřicátých letech pro magistrát a dlouhou dobu sloužily jako hlavní budovy ONV Praha 7.<sup>276</sup>

V letech 1960–63 vznikla budova gymnázia v ulici Nad štolou. V této ulici se nacházela dostavba budovy ministerstva vnitra, která byla zbudována v letech 1985–90. Poblíž tenisové haly Slavie v Letenských sadech byl umístěn větrací komín letenského tunelu, který byl vybudován dodatečně v letech 1966–67. Významnou památkou je restaurace EXPO '58, která byla přenesena z Bruselu na okraj Letenských sadů v r. 1960. Objekt restaurace byl v devadesátých letech po pronájmech a nevyužívání zdevastován. Rekonstrukce proběhla v r. 2000 a v současné době jsou zde umístěny kanceláře. V Janovského ulici byla po r. 1985 uskutečněna přístavba budovy tehdejší Státní plánovací komise (dnešní Městský úřad pro Prahu 7). Obě budovy byly propojeny pěším mostem ve výšce druhého podlaží. Přístavba je po urbanistické stránce problematicky včleněna do starší skupiny obytných domů.<sup>277</sup>

Vlastní Holešovice směrem na východ od Bubenské třídy měly rozdílnou podobu než Bubny. Velkou část jejich plochy zabíralo nádraží a převažovaly zde soubory průmyslové nad

---

<sup>274</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 223-24

<sup>275</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1945-2003, s. 217

<sup>276</sup> Tamtéž, s. 214-15

<sup>277</sup> Tamtéž, s. 210-12



obytnými domy. Do sedmdesátých let se v jihozápadním úseku Partyzánské ulice dochovaly zlomky původní vesnické zástavby, které se dále nevyvíjely a byly určeny k likvidaci.<sup>278</sup>

V Argentinské ulici vznikla v letech 1967–71 administrativní budova Merkurie, která je tvořena průnikem pěti nestejně vysokých hranolů. Na konci Dělnické ulice byla v letech 1974–77 vybudována hranolová věž administrativní budovy KOVO. V Plynární ulici vznikla v období let 1980–84 stanice metra Nádraží Holešovice. Protějškem haly metra byla část stanice Českých drah Nádraží Holešovice, která vznikla ve stejné době. Oba objekty spojovala společná průchozí hala. Stanice metra Vltavská byla vybudována jako součást prodloužení trasy C k nádraží Holešovice (1977–84). Byla navržena a postavena jako dvoupodlažní dvorana s fontánou v exteriéru.<sup>279</sup>

V sedmdesátých letech 20. století byl odstraněn původní Trojský most a na původní pilíře byl položen železobetonový trám dnešního mostu Barikádníků.<sup>280</sup> Toto pojmenování získal na počest obránců barikády květnového povstání v r. 1946.<sup>281</sup>

Koncem sedmdesátých let 20. století se dolní část Holešovic vyznačovala chaotickou zástavbou z důvodu prolínání průmyslových budov s bytovou zástavbou. Komunikační a železniční tratě procházely celým obvodem, což zajišťovalo dobré spojení s okolními čtvrtěmi. Železnice rozdělovala celé území Holešovic na dvě části. Z důvodu průmyslové výroby na území obvodu se zde nacházelo velké množství skladů, stavebních dvorů, zásobovacích základen, výrobních středisek a drobných provozoven.<sup>282</sup> V této době vytvářelo obytné území obvodu Prahy 7 tři ucelené části obvodu: dolní část Holešovic, horní část Holešovic a Bubenče a Troje. Dolní část Holešovic se členila na 3 části: jihozápadní část mezi ulicemi Dělnická a Jateční, východní část mezi ulicemi U Uranie a Dělnická a severovýchodní směrem k Dimitrovu (Ortenovu) náměstí. Jednalo se o ucelené celky, které se měly stát základem budoucí organizace území. Zástavba této části byla ve velice dobrém stavu. Podstatně odlišná je severozápadní část území mezi ulicemi Železničářů, Argentinskou a Partyzánskou, kde byla zástavba ve špatném technickém stavu. Na území dolních Holešovic se nacházelo tehdy 542 bytových objektů obývanými cca 30 210 obyvateli, z čehož vyplývá, že toto území bylo přelidněné, což bylo způsobeno prolínáním průmyslových závodů a provozoven umístěných převážně v obytných domech a dvorních objektech. Na základě toho byl vypracován podrobný územní plán pro jejich přestavbu. Horní část Holešovic

---

<sup>278</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 25

<sup>279</sup> Svoboda, J. a kol.: Praha 1945-2003, s. 213-17

<sup>280</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 74

<sup>281</sup> Líbal, D., Heroutová, M.: Praha 7 sídelní a architektonický vývoj, s. 14

<sup>282</sup> AMP, Úřad městské části Praha 7, Koncepce rozvoje městské části Praha 7, Úvod, s. 2-3, z r. 1979, k.305, Inv.č. 333

a Bubenče byla oblast s hustou obytnou zástavbou a s minimálním provozním potencionálem, ale byla zde nutná modernizace domů a objektů.<sup>283</sup>

Dopravní trasy byly přetížené a doprava probíhala prakticky po jediné komunikaci – Veletržní ulici. V návaznosti na propojení další části obvodu byla plně využitá ul. Dukelských hrdinů, U Sjezdového paláce, Plynární, Dělnická a Komunardů.<sup>284</sup> Tehdejší území Holešovic tvořilo významný prostor pražské kotliny, která se na jižní straně spojovala přes ostrov Štvanice s centrální částí města Prahy. Průmyslové objekty (nadále situované v dolní části Holešovic) zabíraly celkem 128 ha plochy, bez Holešovického přístavu. V této ploše byly započítány i přízemky obytných objektů, které se využívaly pro výrobní účely.<sup>285</sup>

## 10.2 Průmysl

Po válce nastaly problémy v Prvním měšťanském pivovaru, který byl ve špatném stavu. Po nástupu komunistického režimu byl začleněn do svazku Pražských pivovarů n. p. společně s několika dalšími pivovary. Původní název První měšťanský pivovar byl změněn na „závod Holešovice“. V dalších letech se sice zvyšovala výroba, ale naopak se snižovala kvalita piva, což mělo na pivovar velký dopad. K opravdovému zlepšení došlo až v osmdesátých letech a r. 1989 byl obnoven původní název pivovaru. Výroba piva v Holešovicích byla ukončena k 20. lednu 1998.<sup>286</sup>

Ještě v sedmdesátých letech byly zachovány ve své funkci všechny čtyři komíny holešovické elektrárny, ale s postupným omezováním provozu byly tři z nich odstraněny a zároveň s tím došlo k celkovému chátrání budovy. Z původního vybavení elektrárny se dochovalo jen velmi málo. Zachovala se původní rozvodna a galerie s částí přístrojové techniky a tvoří tak s vlastní stavbou a jejím vývojem památkově hodnotné jádro nejvýznamnější elektrárny pražské průmyslové aglomerace z počátku 20. století. Hala původní elektrárny je dnes využívána jako úpravna vody pro teplárnu Holešovice. Elektrárna sehrála významnou roli při elektrizaci Prahy a v rozvoji průmyslu a byla vybavena strojním zařízením, které reprezentovalo do svého odstranění vysokou úroveň českého strojírenství z druhé poloviny 19. století.<sup>287</sup> Monumentální ocelová hala byla zbořena v listopadu 2004. Ze čtyř komínů se zachoval jen jeden.<sup>288</sup>

---

<sup>283</sup> AMP, Koncepce rozvoje obvodního podniku bytové hospodářství do r. 1990, s. 1-2

<sup>284</sup> AMP, Koncepce rozvoje dopravy obvodu Prahy 7 do r. 1990, s. 1

<sup>285</sup> AMP, Koncepce rozvoje průmyslu do r. 1990, s. 1

<sup>286</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 309-10

<sup>287</sup> Tamtéž, s. 250

<sup>288</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 62

R. 1972 byla vyřazena z provozu vodní elektrárna na Štvanici. V letech 1984–87 byla znovu funkčně zrekonstruována. Veškeré úpravy byly provedeny pod vodní hladinou, bez zásahu do vzhledu stavby.<sup>289</sup> Po povodních v r. 2002 byla elektrárna uvedena opět do provozu.<sup>290</sup>

Po zrušení jatek r. 1983, kdy byly otevřeny nové masokombináty v Písnici a Čakovicích, dostal areál novou funkci. Na místě původních jatek byla otevřena tržnice, ale stav a vzhled jejích budov byl velmi špatný. Z toho důvodu se areál stal předmětem výběrového řízení, které skončilo 1. dubna 1995, kdy byl komplex původních jatek pronajat na 50 let akciové společnosti Delta Climatizer, která areál začala rekonstruovat a provozovat tržnici. Jednou z nejstarších staveb tržnice a jednou ze zajímavých pražských věží je původní vodárenská věž, kde dnes sídlí vedení Pražské tržnice.<sup>291</sup> V současné době je areál využíván jako tržnice se sklady a obchody. V devadesátých letech 20. století vzniklo rekonstrukcí budov při novém východním vjezdu muzikálové divadlo.<sup>292</sup>

---

<sup>289</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 250-51

<sup>290</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 66

<sup>291</sup> Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl), s. 316

<sup>292</sup> Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál, s. 59

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zachytit proměnu Holešovic v 19. a 20. století a zdůvodnit tak jejich postavení v rámci Prahy. Zabývala jsem se zde urbanistickým a sídelním vývojem této městské části a snažila jsem se postihnout co nejlépe její proměnu a důvody, na základě kterých se jejich vývoj ubíral směrem k průmyslové čtvrti. V jednotlivých kapitolách jsem se zde zabývala proměnou Holešovic v jednotlivých obdobích, přičemž jsem se více zaměřila na období od dvacátých let 19. století do konce sedmdesátých let 20. století.

Z původní podoby Holešovic, které sestávaly ze dvou samostatných obcí venkovského rázu, se během několika desítek let stala průmyslová čtvrť, která postupně nabývala na významu. S přibývajícím průmyslem rostl počet lidí, kteří sem přicházeli za prací a v souvislosti s tím si zde budovali obydlí. Holešovice, jakožto jedna z prvních obcí připojená k Praze, byla průmyslovou čtvrtí ležící nedaleko jádra hlavního města, což přispělo k jejímu významu.

Významný vliv na rozvoj Holešovic mělo zbudování železnice, která byla důležitá nejen z důvodu, že je propojila s Prahou, ale především se stala příčinou zrychleného vývoje, který pokračoval rychlým tempem po sloučení Holešovic s Prahou v osmdesátých letech 19. století. Od té doby se pražská obec začala podílet na výstavbě nových průmyslových a obytných staveb a různých objektů, přičemž některé z nich sama financovala a podílela se na vlastní výstavbě. Se vznikem a provozem některých podniků a objektů (Ústřední jatky, První pražský měšťanský pivovar, elektrárna, akciový mlýn, holešovický přístav) získaly Holešovice významné postavení, protože měly velký přínos pro celou Prahu.

Nejdůležitějším obdobím pro vývoj a proměnu holešovického prostoru byla etapa od spojení obce s Prahou do r. 1918, kdy průmyslová výstavba a celkový rozvoj Holešovic dosáhl svého vrcholu. Vesnický ráz byl definitivně odstraněn a byl vystřídán průmyslem. Holešovice se v této době rovněž staly přitažlivé pro stále větší množství lidí, kteří se zde začali usazovat nejen kvůli práci, ale i kvůli samotnému prostředí. Nejvyhledávanější lokalitou byla Letná, která poskytovala příznivé podmínky pro život. Značný vliv měla pro území Holešovic také jubilejní zemská výstava, v jejímž rámci nešlo jen o postavení Výstaviště, ale došlo kvůli ní k úpravě hlavních ulic a výstavbě ulic nových, výstavbě tras městské hromadné dopravy, mostů, apod., které ještě více propojily Holešovice s okolními pražskými čtvrtěmi. Opačnou povahu mělo období druhé světové války, kdy se vývoj prakticky zastavil a výstavba byla obnovena až po skončení války.

Závěrem lze podotknout, že do dnešní doby se z původní podoby Holešovic nedochovalo mnoho, zachován zůstal pouze základní tvar meandru a přibližná podoba reliéfu. Vývoj

městské části pokračuje nadále: městská část Prahy 7 se neustále snaží oblast zvelebovat a revitalizovat. V místech původních továren a průmyslových podniků vznikají moderní budovy, proměnil se i holešovický přístav, kde byly postaveny obytné budovy. Bakalářská práce prokázala nepostradatelný význam použitých pramenů pro regionální dějiny obce Holešovic a okolí.

# Seznam použitých pramenů a literatury

## 1. Prameny

### a) písemné prameny

Archiv hlavního města Prahy, Archiv obce Holešovice-Bubny, (1840) 1850–1884 (1893), sig. I/1, inv.č. 336, 1883–1884, č.j. 6439, **Obecní zastupitelstvo v Holešovicích-Bubnech**, kart. 23.

Archiv hlavního města Prahy, Archiv obce Holešovice-Bubny, (1840) 1850–1884 (1893), sig. I/5, inv.č. 135, 1880, bez č.j., **Okresní záležitosti**, kart. 8.

Archiv hlavního města Prahy, Fond Stavební odbor NVP (ÚNV), 1946–1986, inv.č. 889, bez datace **Stavební vývoj obcí na území hlavního města Prahy a jejího okolí: Bubny**, karton 149.

Archiv hlavního města Prahy, Fond Stavební odbor NVP (ÚNV), 1946–1986, inv.č. 901, bez datace, **Stavební vývoj obcí na území hlavního města Prahy a jejího okolí: Holešovice**, karton 149.

Archiv hlavního města Prahy, Sběrka rukopisů, 1310–2000, inv.č. 2854, 1884, **Pamětní spis o sloučení Prahy s Holešovicemi-Bubny**.

Archiv hlavního města Prahy, Sběrka rukopisů, 1310–2000, inv.č. 7845, 1928–1952, **Kronika Holešovic-Buben**, sestavil Antonín Zvěřina.

Archiv hlavního města Prahy, Úřad městské části Praha 7, Koncepce rozvoje městské části Praha 7, **Úvod**, s. 2-3, z r. 1979, k.305, Inv.č. 333

Archiv hlavního města Prahy, Úřad městské části Praha 7, Koncepce rozvoje městské části Praha 7, **Koncepce rozvoje obvodního podniku bytové hospodářství do r. 1990**, 1979, k.305, Inv.č. 333

Archiv hlavního města Prahy, Úřad městské části Praha 7, Koncepce rozvoje městské části Praha 7, **Koncepce rozvoje dopravy obvodu Prahy 7 do r. 1990**, 1979, k.305, Inv.č. 333

Archiv hlavního města Prahy, Úřad městské části Praha 7, Koncepce rozvoje městské části Praha 7, **Koncepce rozvoje průmyslu do r. 1990**, 1979, k.305, Inv.č. 333

**Český statistický úřad, oddělení regionálních analýz a informačních služeb Praha: Lexikon hlavního města Prahy 2009**. Ročník 2009, Praha 2009.

**Erben, J.: Statistická knížka královského hlavního města Prahy s Vyšehradem a spojených s městskou statistickou kommisí obcí Holešovic-Buben, Karlína, Smíchova, Král. Vinohradu a Žižkova za rok 1882**. 2. ročník, vydání české, knihtiskárna Aloise Wiesnera, Praha, 1884.

**Jubilejní výstava zemská Království českého v Praze 1891**. Knihkárna F. Šimáček, Praha 1894.

Zákon č. 49/1949 Sb.: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1949/sb26-49.pdf> [15.3. 2011]

### b) mapy, plány

**Císařské otisky Stabilního katastru** Ústředního archivu zeměměřictví a katastru:

[http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio\\_main\\_02\\_index.html](http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html) - 5.5. 2011

**Katastrální mapa Holešovic a Malých Buben z r. 1840**, In: Pudr, J: Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války. Praha, Orbis 1945.

**Mapa Prahy 7**, vydal Navigator PM, s.r.o., Praha 2010.

Mapová sbírka Historického ústavu AV ČR, **Orientační plán Velké Prahy**, 1:25 000, 820x620 (900x680), sign.č. B-1821, vydala firma V. Krátkoruký, Král. Vinohrady,

reprodukce firmy V. Neubert a synové, Smíchov, nedatováno (po 1920).

Mapová sbírka Historického ústavu AV ČR, **Orientierungsplan der Hauptstadt Prag**, 1:14 000, Rudolf Jířík, signatura A-2677, 1944, Melantrich, Praha.

Mapová sbírka Historického ústavu AV ČR, **Plán Všeobecné zemské jubilejní výstavy 1891**, signatura B5254-7-8.

**Orientační plán Prahy a obcí sousedních**, 55x80 cm, 1903. In: Ruth, F.: Kronika královské Prahy a obcí sousedních (I. díl), Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1995.

**Polohopisný plán Holešovic-Buben**, 1:4 000, 97x69 cm, sestavil Alfred Hurtig, kolem r. 1884,. In: Pudr, J: Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války. Praha, Orbis 1945.

**Polohopisný plán VII. části Prahy**, 1:4 000, 101x76 cm, kreslil Alfred Hurtig, asi z r. 1900,. In: Pudr, J: Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války. Praha, Orbis 1945.

## **Literatura**

### **a) obecná literatura**

Bečková, K.: **Zmizelá Praha. Dodatky 3. Historická předměstí a okraje Prahy - levý břeh Vltavy**. Praha, Paseka 2004

Hlavsa, V.: **Pražské teritorium v druhé polovině 19. století (rozvoj zástavby)**. In: Pražský sborník historický 1969–1970 (Holec, F. ed.). Praha, Orbis 1970

Holec, F.: **Zápas o Velkou Prahu**. Pražský sborník historický 1969–1970. Praha, Orbis 1970

Horská, P. - Maur, E. - Musil, J.: **Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa**. Praha - Litomyšl, Paseka 2002

Kohout, J. - Vančura, J.: **Praha 19. a 20. století. Technické proměny**. Praha, SNTL 1986

Míka, Z. a kol.: **Dějiny Prahy v datech**. Praha, Mladá Fronta 1999.

Pešek, J.: **Od aglomerace k velkoměstu**. Praha, Skriptorium 1999

Purš, J. a kol.: **Atlas československých dějin**. Praha, Ústřední správa geodézie a kartografie 1965

### **b) literatura k tématu**

Beran, L. - Valchářová, V. (eds.): **Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy**. 2. rozš. vydání, Praha, ČVUT 2005.

Broncová, D.: **Kniha o Praze**. MILPO, Praha 1998.

Broncová, D.: **Praha 7 křížem krážem**. vyd. 1., MILPO, Praha 2004.

Hánek, Pavel: **Mapa Rudolfovy štolý ze sbírek NTM v Praze**. In: Z dějin geodézie a kartografie 08. Praha 1995, s. 45-47.

Hlušičková, H a kol.: **Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. Díl P-S**. Praha, Libri 2003.

Kuča, K.: **Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (V. díl: Par - Pra)**. Libri, Praha 2002.

Lašťovka, M. a kol.: **Pražský uličník: Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství; Díl 1. A-N**. 1. vyd., Libri Praha 1997.

Lašťovka, M. a kol.: **Pražský uličník: Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství; Díl 2. O-Ž**. 1. vyd., Libri, Praha 1998.

Ledvinka, V., Mráz, B., Vlnas, V.: **Pražské paláce**. Akropolis, Praha 1995.

Líbal, D. – Heroutová, M.: **Praha 7 - sídelní a architektonický vývoj**. 1. vydání, Praha, Orbis 1975.

Lukeš, Z., Svoboda J.: **Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885 – 1985**. ONV Praha 7, Praha 1985.

- Masák, M., Švácha, R., Vybíral, J.: Veletržní palác v Praze.** Národní galerie, Praha 1995.
- Novotný, A.: Královská obora.** 1.vyd., Bystrov, Praha 2000. Praga Caput Regni; sv. 3.
- Pudr, J.: Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války.** Praha, Orbis 1945.
- Ruth, F.: Kronika královské Prahy a obcí susedných (I. díl).** Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1995.
- Ruth, F.: Kronika královské Prahy a obcí susedných (II. díl).** Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1995.
- Ruth, F.: Kronika královské Prahy a obcí susedných (III. díl).** Nakladatelství Lidové noviny, Praha 1996.
- Semotanová, E.: Proměny holešovického meandru na mapách a plánech.** In: Frejtová, O.-Ledvinka, V.-Pešek, J.(ed): Město a voda. Praha. město u vody. Documenta Pragensia XXIV. Praha 2005, s. 13-26.
- Svoboda, J., Lukeš, Z., Havlová, E.: Praha 1891 – 1918, kapitoly o architektuře velkoměsta.** Libri, Praha 1997.
- Svoboda, J., Noll, J., Havlová, E.: Praha 1919 – 1940, kapitoly o meziválečné architektuře.** Libri, Praha 2000
- Svoboda, J., Noll, J., Skála, V.: Praha 1945 – 2003, kapitoly z poválečné a současné architektury.** Libri, Praha 2006.
- Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí.** Praha, Orbis 1955.

<http://bubenec.eu/katastr/hranice.htm> [30.3. 2011]

<http://www.asb-portal.cz/architektura/nadcasova-architektura/maly-berlin-1269.html> [30.6. 2011]

<http://mek.kosmo.cz/cz/planet/index.htm> [30.6. 2011]

<http://www.svatyantonin.cz/historie-farnosti/> [1.7. 2011]