

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
FILOZOFICKÁ FAKULTA**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2014

Bc. Zuzana Nedbalová

Filosofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze
Katedra archivnictví a pomocných věd historických

Diplomová práce

Bc. Zuzana Nedbalová

**Vnitřní periferie soudobé Prahy v archivních pramenech -
trendy a sondy**

**Inner Peripheries of contemporary Prague in the archives
documents - trends and sonds**

Praha 2014

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Eva Semotanová DrSc.

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

Prohlašuji, že jsem diplomovou 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 diplomová práce, která nese název Vnitřní periferie soudobé Prahy v archivních pramenech - trendy a sondy, se zabývá proměnami původně samostatnými obcemi vně Prahy, které během posledních 150 let prošly významnými proměnami. Pro účely této práce byly zvoleny tři studie: městské čtvrti Karlín, Libeň a Vysočany. Všechny tři periferie byly původně samostatnými obcemi vesnického charakteru, které se nacházely nedaleko jádra Prahy. S nástupem průmyslu v polovině 19. století se proměnily v silně průmyslové lokality, počátkem 20. století se připojily k hlavnímu městu a vytvořily Velkou Prahu. Ke změnám docházelo také regulacemi Vltavy. Během posledních 25 let dochází k postupné modernizaci města, která je spjata s dalšími proměnami těchto periferií: dochází k demolicím starých, nevyužívaných továrních budov a na jejich místech vznikají nové budovy, popřípadě jsou tyto objekty konvertovány pro jiné účely. Takto však dochází k dalším zásahům do okolní krajiny. Tato problematika se dotýká tzv. průmyslového dědictví, jehož hlavním účelem je zachování a ochrana bývalých budov továren. Hlavním cílem práce je zachycení těchto proměn a jejich dopady na krajinu na základě studia mapových a obrazových pramenů a literatury.

Summary

This diploma thesis, entitled Inner Peripheries of contemporary Prague in the archives documents - trends and sonds, deals with changes originally separated urban areas located outside Prague, which went through significant transformations during last 150 years. For this thesis three studies were selected: city districts Karlín, Libeň and Vysočany. All three peripheries were originally separated areas of rural type which were located near centre of Prague. With the arrival of industry in the middle of 19th Century they turned into heavily industrial areas, in the beginning of 20th Century merged with the capital city, thus creating Great Prague. Many changes took place also with river Vltava regulations. During last 25 years the capital city is being modernized. This modernization is connected with additional changes in peripheries: old and unused factories are demolished and new buildings are built on their places or they are converted for other purposes. Because of this there are another impacts on the surrounding landscape. This issue also concerns industrial heritage: its main purpose is preservation and protection of former industrial buildings. The main goal of this thesis is description of these changes and their impact on the landscape with using maps, pictorial and written sources.

Obsah

Úvod.....	8
1. Použité prameny a literatura	10
2. Metodika a způsob zpracování	17
3. Evropská města od 19. století	18
3.1 Stádia vývoje města	18
3.2 Vývoj měst od počátku průmyslové revoluce (pol. 19. století)	19
3.3 Vývoj měst ve 20. století	23
4. Problematika vnitřních periferií	25
4.1 Pojem periferie.....	25
4.2 Město a jeho periferie	26
4.3 Problematika průmyslového dědictví	28
5. Vybraná evropská města a jejich periferie.....	31
5.1 Berlín	31
5.2 Vídeň.....	32
5.3 Bratislava	34
6. Praha, její růst a průmysl v 19. a 20. století.....	37
6.1 Růst Prahy v 19. a 20. století	37
6.2 Počátky pražského průmyslu a jeho rozvoj v 19. století.....	41
6.3 Pražský průmysl ve 20. století	43
6.4 Průmyslové dědictví	46
7. Sonda: Karlín	49
7.1 Vývoj do konce 18. století	49
7.2 Založení Karlína a jeho průmyslový rozvoj	52
7.3 Vybrané oblasti a jejich dnešní stav	56
7.3.1 Strojírna Ruston & Co.	56
7.3.2 Rohanský ostrov	57
7.3.3 ČKD Karlín.....	59
8. Sonda: Libeň.....	63
8.1 Vývoj Libně do konce 18. století.....	63
8.2 Proměny od počátku 19. století.....	64
8.3 Vybrané lokality a jejich proměny.....	67
8.3.1 Židovské město	67
8.2.2 Libeňský ostrov a přístav	69
8.2.3 První českomoravská továrna na stroje (ČKD Libeň)	72
9. Sonda: Vysočany	76
9.1 Historický vývoj obce	76
9.2 Vybrané lokality a jejich proměny.....	79
9.2.1 Kolbenova továrna (pozdější ČKD Vysočany)	79
9.3.2 Odkolkovy mlýny	82
Závěr	86
Seznam použitých pramenů a literatury	
Seznam příloh	
Seznam obrázků	
Přílohy	

Seznam zkratk

a.s. – akciová společnost

AHMP – Archiv hlavního města Prahy

ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk

ČMK – Českomoravská-Kolben

n.p. – národní podnik

PřF UK – Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy

s.r.o. – společnost s ručením omezeným

Úvod

Již několik posledních desetiletí prochází Praha významnými proměnami některých svých oblastí, které se pojí se změnami využití a zástavby městského prostoru. Tyto proměny souvisejí s výstavbou nových budov na místech, na nichž v nedaleké minulosti stály významné průmyslové objekty, popřípadě došlo ke konverzi těchto objektů v moderní budovy. Mimo jiné jde i o zánik či proměny lokalit vlivem regulace vodních toků. Tento proces však není omezen pouze na Prahu, je možné se s ním setkat v rozličných evropských městech. Jedná se o výrazný trend, který se v současné době stává stále častějším. V souvislosti s potřebami modernizace města je průmyslová zástavba v lokalitách, kam byla industriální výroba ve druhé polovině 19. století směřována, likvidována ve prospěch nových, moderních budov, které slouží k naprosto odlišným účelům (ať už se jedná o obytné budovy, nákupní centra, kancelářské prostory atd.). Na základě těchto zásahů tedy dochází postupně k proměně celkového rázu příslušné oblasti.

V rámci Prahy se tato problematika týká především tzv. vnitřních periferií, tedy oblastí, které dříve nebyly součástí původního jádra města, avšak byly mu určitým způsobem blízké. Jádro Prahy je míněno ve smyslu historického jádra (tvořilo ho Staré Město, Malá Strana, Nové Město, Hradčany, Josefov a Vyšehrad); periferní území představují původní obce nacházející se po obvodu Prahy, které během první poloviny 20. století srostly s jádrem a vytvořily jeden celek, Velkou Prahu. Po tomto připojení došlo k proměně jejich rázu: staly se oblastmi se silnou průmyslovou základnou, která byla pro město významná. Pro účely této práce byly zvoleny tři případové studie - městské čtvrti Libeň, Karlín a Vysočany. Je třeba zmínit, že jejich připojení k Praze však neproběhlo ve stejnou dobu. Karlín měl být připojen již roku 1849, ale odmítl o tom jednat. K dalším pokusům o jeho přičlenění došlo v 80. a 90. letech 19. století, které se nezdařily kvůli obavám ze ztráty rozhodovacího vlivu a odlišnému daňovému zatížení. Roku 1901 byla připojena pouze Libeň. Karlín a Vysočany se staly součástí Velké Prahy až na základě zákona o sloučení obcí sousedních s Prahou s platností od roku 1922.

Všechny tři oblasti si prošly podobným vývojem: před připojením k Praze se jednalo o obce vesnického charakteru, které kolem poloviny 19. století začaly měnit svou podobu v souvislosti s industriálním rozvojem, kdy zde začaly být ve velkém množství budovány továrny, pro které nebylo v centru Prahy místo. Tento proces měl obrovský význam nejen pro ně, ale i pro Prahu jako celek. Za posledních cca 150 let si tyto čtvrti prošly podstatnými proměnami, které se projeví na jejich nynějším vzhledu.

Toto téma jsem si zvolila z několika důvodů. Jedním z nich je ten, že se zajímám o Prahu, její vývoj, proměny a problematiku. Zkoumané oblasti, které jsem si v této práci vybrala, jsou mi relativně blízké (obzvláště se to týká prostředí Libně a Vysočan), jelikož se v nich často pohybuji. Tyto lokality znám pouze v jejich nynější podobě, takže zkoumání jejich minulosti a proměn je pro mě velmi zajímavé a poučné. Podstatným důvodem je rovněž fakt, že se jedná o velmi aktuální tematiku, protože proces přeměny městské zástavby probíhá i v současné době a neustále tak lze sledovat, jak mizejí původní stavby, nahrazují je nové a jak se městský prostor - krajina - velmi rychle mění.

Z hlediska struktury práce obsahuje nejprve pojednání týkající se rozboru pramenů a literatury a dále také způsob zpracování a použité metody. Počáteční kapitoly se zprvu zaměřují na obecný úvod k evropským městům, zejména k problematice periferních oblastí s příklady některých měst jako srovnání k situaci v Praze. Poté již následuje hlavní jádro práce, jímž je aplikace poznatků na Prahu. Jedna z kapitol se zabývá sledováním industriálních stop z obecného hlediska a dále následují jednotlivé sondy týkající se zvolených lokalit, u nichž je podrobně sledován jejich vývoj a proměny, popřípadě výhledy do budoucnosti. Práce je zaměřena především na období od poloviny 19. století a průběh 20. století, přičemž důraz je kladen na období před rokem 1900, dále meziválečná léta 1920 až 1922, poválečné období (po roce 1945) a doba od roku 1989 do současnosti.

Hlavním cílem této diplomové práce je zachycení výše zmíněných proměn a jejich dopady na krajinu, přičemž hlavním těžištěm pro výzkum jsou vybrané oblasti Prahy. Menší prostor je rovněž věnován i jiným evropským městům, která slouží jako porovnání k pražskému prostředí. V neposlední řadě lze tuto práci považovat jako zachycení paměti města pro regionální a hospodářské dějiny.

1. Použité prameny a literatura

K vypracování této práce bylo využito několika typů historických pramenů a odborné literatury. Jedná se zejména o prameny obrazové a kartografické, které jsou hlavním těžištěm. Vedle toho jsem využila odbornou literaturu, týkající se problematiky z obecného hlediska, a publikace zabývající se Prahou. Studium pramenů a literatury bylo doplněno o průzkum terénu, kdy byla zhotovena fotografická dokumentace vybraných pražských lokalit, které jsou předmětem zájmu.

Z kartografických pramenů byly vybrány katastrální mapy a orientační plány příslušných městských čtvrtí (Libeň, Karlín, Vysočany), které zachycují stav zástavby v příslušných časových obdobích, během nichž došlo k výrazným proměnám. Bylo rovněž důležité zvolit takové mapy a plány, na kterých jsou vyznačeny průmyslové objekty, protože na mnoha mapách zachyceny nejsou. Vybrané plány jsou dostatečně podrobné a přesné na rozdíl od jiných plánů Prahy s menším měřítkem. Pro stav do konce 19. století byl použit Stablní katastr z roku 1840¹, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag z roku 1884 (s měřítkem 1:4000)² a plán Prahy z období let 1880-1910 (s měřítkem 1:10 000)³, přičemž autorem obou plánů byl Alfred Hurtig. Pro období 20. století byl využit Orientační plán královského hl. města Prahy a obcí sousedních z let 1909-14 (s měřítkem 1:5000), Orientační plán hl. města Prahy s okolím z roku 1938 (s měřítkem 1:5000)⁴, Praha: podrobný plán hlavního města z roku 1948 (s měřítkem 1:15 000)⁵ a Orientační plán hl. města Prahy pro rok 1959 (s měřítkem 1:15 000)⁶. Pro nynější stav lokalit posloužila současná mapa Prahy⁷. Mimo to byly rovněž užitečné tzv. ortofotomapy (letecké snímky) Prahy, které se v podobě mapové aplikace nacházejí na webových stránkách Geoportálu Praha⁸. Zde je možné nalézt ortofotomapy z let 1938, 1953, 1975, 1988-89, 1996 a od roku 2000 téměř do současnosti (poslední pochází z roku 2013).

¹ Mapy Stablního katastru jsou volně dostupné v internetové aplikaci Ústředního archivu zeměměřičství a katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html.

² Plán je součástí Sbírký map a plánů v Archivu hl. m. Prahy a jsou v digitalizované podobě přístupné na internetových stránkách amp.bach.cz.

³ Plán je součástí Mapové sbírky PŘF UK a jsou v digitalizované podobě přístupné na internetových stránkách <http://digitool.is.cuni.cz>.

⁴ Tyto plány pocházejí ze Sbírký map a plánů Archivu hl. města Prahy, které lze v digitalizované podobě nalézt na internetových stránkách amp.bach.cz.

⁵ Praha: podrobný plán hlavního města v 36 listech, v měřítku 1: 15 000, Melantrich 1948.

⁶ Zmíněný plán pochází ze Sbírký map a plánů Archivu hl. města Prahy, který lze v digitalizované podobě nalézt na internetových stránkách amp.bach.cz.

⁷ www.mapy.cz

⁸ <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>.

Obrazové prameny jsou převážně reprodukovány v mnoha titulech literatury, která je buď spojena s výkladem historie dané městské části nebo pocházejí z publikací zabývajících se průmyslem, zaniklými budovami aj. Originály těchto vyobrazení lze nalézt v Muzeu hlavního města Prahy, Archivu hlavního města Prahy, Národním technickém muzeu, Národním památkovém ústavu či Útvaru rozvoje hlavního města Prahy. Mezi nejvýznamnější zdroje se řadí knihy od Kateřiny Bečkové, které obsahují velké množství dobových fotografií průmyslových a dalších objektů nacházejících se v Praze. V prvním případě se jedná o publikaci *Továrny a tovární haly*⁹, v níž se po krátkém úvodu k tématu nachází několik přehledných plánek k orientaci ve vyobrazených budovách a obrovské množství obrazového materiálu s doprovodnými informacemi pod každou fotografií. Druhou publikací je *Zmizelá Praha*¹⁰, která se zabývá historickými předměstími na pravém břehu Vltavy. Obsahuje uvedení do tématu a následně množství dobových fotografií. Významným zdrojem je rovněž kniha od Zdeňka Míky o Karlínu¹¹ a kniha o Libni od Jana Jungmanna¹². Mnoho fotografií a vyobrazení (současných i dobových) lze najít v mnoha dalších publikacích, mezi které patří *Kniha o Praze 8*¹³ a *Kniha o Praze 9*¹⁴, *Praha 8 křížem krážem*¹⁵ a *Praha 9 křížem krážem*¹⁶ od Dagmar Broncové.

Z odborné literatury, týkající se tematiky periferních oblastí, byla významná především studie Petra Chromého a kol. ohledně aspektů a trendů geografického výzkumu periferních oblastí, v níž se autoři zabývali především obecnou charakterizací této problematiky. Tato studie je obsažena ve sborníku *Problémy periferních oblastí*¹⁷, odkud pochází rovněž krátká studie od Aleše Nováčka s názvem *Vývojové trendy polarizace prostoru v Česku*. Obecné informace k tématu rozvoje měst a s tím související problematiky periferních oblastí se zabývají studie *Prostor města a jeho fázový růst v českých zemích od konce 19. století*¹⁸ a dále *Zeměpisné názvosloví českých zemí jako odraz krajinytvorných a dějinných procesů*¹⁹.

⁹ Bečková, K.: *Továrny a tovární haly*. 1. díl, Vysočany, Libeň, Karlín. Vydání 1., Paseka, Praha 2011.

¹⁰ Bečková, K.: *Zmizelá Praha*. Dodatky II., Historická předměstí a okraje města - pravý břeh Vltavy. Vydání 1., Paseka, Praha 2003.

¹¹ Míka, Z.: *Karlín: nejstarší předměstí Prahy*. Muzeum hlavního města Prahy, Praha 2011.

¹² Jungmann, J.: *Libeň – zmizelý svět*. Muzeum hlavního města Prahy, Praha 2010.

¹³ Broncová, D.: *Kniha o Praze 8*. MILPO, Praha 1996.

¹⁴ Broncová, D.: *Kniha o Praze 9*. MILPO, Praha 1997.

¹⁵ Broncová, D. a kol.: *Praha 8 křížem krážem*, MILPO, Praha 2008.

¹⁶ Broncová, D. a kol.: *Praha 9 křížem krážem*, MILPO, Praha 2011.

¹⁷ Novotná, M. (ed.): *Problémy periferních oblastí*. Univerzita Karlova, PŘF, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha 2005.

¹⁸ Semotanová, E.: *Prostor města a jeho fázový růst v českých zemích od konce 19. století*. In: *Historická geografie* 36, č. 2, Praha 2010.

¹⁹ Semotanová, E.: *Zeměpisné názvosloví českých zemí jako odraz krajinytvorných a dějinných procesů*. In: *Český časopis historický* 109, č. 3, Praha 2011.

Významným zdrojem informací ke konverzi, k zániku a ochraně průmyslových staveb byly dva sborníky, které vyšly při příležitostech mezinárodních konferencí industriálních stop, s názvem Průmyslové dědictví z let 2008²⁰ a 2010²¹. Obsahují velké množství studií zabývajících se průmyslem a jeho proměnami v různých zemích a městech. Některé studie jsou spíše obecnějšího charakteru, jiné se týkají konkrétní lokality. Publikace jsou obohaceny o fotografický materiál a rozsáhlé odkazy na doplňující literaturu. Průmyslovými budovami na území České republiky, které byly mezi léty 1999 až 2009 zbořeny či jim hrozil zánik, se rovněž zabývá publikace Co jsme si zbořili²². Kromě základních informací je vybavena dobovými a případně současnými fotografiemi.

Pro tematiku výzkumu průmyslových objektů, ať se jednalo o objekty zaniklé, či stále stojící, byla užitečná kniha Pražský industriál²³, která obsahuje základní informace o průmyslu jednotlivých pražských městských čtvrtí s jeho přesnou lokalizací. Rovněž je důležité zmínit knihu Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (3. díl)²⁴, která je velmi bohatá na informace týkající se průmyslu: nalezneme zde podrobně popsány jednotlivé průmyslové podniky, přístavy a další objekty. Obě zmíněné publikace mají charakter encyklopedie a jsou obohaceny o další obrazový materiál v podobě fotografií a map. Obsahují rovněž odkazy na základní literaturu vztahující se k danému objektu. Důležitá je rovněž kniha autorů Kohouta a Vančury Praha 19. a 20. století²⁵, která by se dala na jednu stranu zařadit mezi obecnější literaturu, nicméně je zaměřena především na rozvoj pražského průmyslu a techniky. Jedná se o velmi rozsáhlou knihu, která je doplněna o množství různých plánů, schémat, fotografií. Je třeba také zmínit i publikaci Historie a současnost podnikání v Praze²⁶, v jehož druhém svazku nalezneme cenné údaje týkající se pražských továren. Součástí je obecný rozbor rozvoje průmyslu v Praze a vývoj jednotlivých podniků.

Informace týkající se stavu průmyslu lze nalézt rovněž na internetu. Mezi nejvýznamnější z nich se řadí webové stránky zabývající se problematikou propagace a záchrany průmyslového dědictví²⁷ a rovněž stránky výzkumného centra průmyslového

²⁰ Beran, L. a kol.: Průmyslové dědictví: sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy. Praha 2008.

²¹ Fragner, B., Valchářová, V. (eds.): Průmyslové dědictví 2 - ve vzduchoprázdnu mezi profesionály a amatéry. Publikace ke konferenci bienále Industriální stopy 2009. Praha 2010.

²² Fragner, B. – Zikmund, J. (eds.): Co jsme si zbořili, bilance mizející průmyslové éry/deset let. ČVUT, Praha 2009.

²³ Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. 2. rozš. vydání, Praha, ČVUT 2005.

²⁴ Hlušíčková, H a kol.: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. Díl P-S. Praha, Libri 2003.

²⁵ Kohout, J., Vančura, J.: Praha 19. a 20. století: techn. proměny. SNTL, Praha 1986.

²⁶ Láník, J., Mandelík, R., Veverka, P.: Historie a současnost podnikání v Praze, sv. 2. Městské knihy, Žehušice 2003.

²⁷ www.industrialnistopy.cz/

dědictví ČVUT v Praze²⁸. Obě webové stránky obsahují články týkající se ochrany průmyslových staveb, jejich demolic, pořádaných konferencí aj.

V této práci byly rovněž využity knihy zabývající se dějinami vybraných městských částí v Praze, tedy Karlína, Libně a Vysočan. Základní informace o jejich vzniku a stručném vývoji lze nalézt v Zelinkově knize *Pražská předměstí*²⁹. Největší množství literatury se vyskytuje k Libni, která byla zpracována z mnoha hledisek. Základním pramenem pro tuto městskou čtvrť je práce Ladislava Hejtmánka *Libeň: historický nástin*³⁰, která je velmi obsáhlá. Lze zde nalézt popis jejího vzniku, vývoje do 19. století, věnuje se obyvatelstvu, židovské obci, průmyslu. Kniha je obohacena o plány a dobové fotografie. Významným pramenem je již zmíněná kniha od Jana Jungmanna, která je primárně obrazovou publikací, nicméně obsahuje i údaje k historii, židovskému ghettu, Libeňskému ostrovu, některým významným továrnám a podnikům atd. Součástí je plán Libně³¹, který zachycuje stav ke konci roku 1938. Nelze rovněž opomenout *Historický atlas měst ČR*, jehož 14. svazek se zabývá Libní³². Obsahuje kartografickou dokumentaci s komentářem, současné i historické fotografie, popis dějin a urbanistického vývoje. V souvislosti s oslavou výročí připojení Libně k Praze vyšla publikace³³ obsahující základní údaje, dějiny a množství dobových i současných fotografií. Ke Karlínu byla použita kniha od Františka Kneidla³⁴, která obsahuje jeho dějiny až do roku 1817, kdy vznikla samostatná obec Karlín. Další období po tomto roce je popsáno stručně do počátku 20. století. Prostor je věnován i průmyslu, obyvatelstvu a stavebnímu rozvoji. Nalezneme zde také plány a staré fotografie. Této čtvrti se týká rovněž kniha od Zdeňka Míky³⁵ obsahující velké množství fotografií, mapek a její součástí je plán se seznamem ulic z roku 1909, který byl realizovaný na základě plánu z roku 1893. Publikace se zabývá dějinami obce od počátků, jeho vývojem v 19. a 20. století, určitý prostor je věnován i průmyslu a dalším tématům. Zdeněk Míka je rovněž autorem studie o Karlínu v 19. století a jeho významu pro Prahu³⁶, ve které je sledován hospodářský, politický, správní a kulturní vývoj. Vedle toho je věnován prostor i stavebnímu vývoji, obyvatelstvu, průmyslu a jeho

²⁸ <http://vcpd.cvut.cz/>

²⁹ Zelinka, T.Č.: *Pražská předměstí*. Praha, Orbis 1955.

³⁰ Hejtmánek, L.: *Libeň: historický nástin*. Obec libeňská, Praha 1896.

³¹ Jedná se o výřez z Orientačního plánu hl. města Prahy vydaného r. 1939.

³² Semotanová, E. (red): *Praha – Libeň. Historický atlas měst České republiky*, sv. 14. Historický ústav AV ČR, Praha 2006.

³³ Ptáčková, K., Květák, T.: *Městská část Praha 8: 100. výročí připojení Libně ku Praze, 1901 – 2001*. JPM tisk, Praha 2001.

³⁴ Kneidl, F.: *Dějiny města Karlína (Kniha 1)*. Česká grafická unie, Praha 1923.

³⁵ Míka, Z.: *Karlín: nejstarší předměstí Prahy*. Muzeum hlavního města Prahy, Praha 2011.

³⁶ Míka, Z.: *Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu*. In: *Pražský sborník historický IX*. Orbis, Praha 1975.

významu. Užitečná byla také drobná publikace s názvem *Od Špitálska ke Karlínu*³⁷, která obsahuje popis jeho vývoje z hlediska stavebního, urbanistického a architektonického a obsahuje množství soudobých fotografií a kreseb. Největším problémem jsou však Vysočany, neboť k nim neexistuje žádná odborná literatura. V tomto případě byly použity informace z publikací *od Dagmar Broncové Kniha o Praze 9*³⁸ a *Praha 9 křížem krážem*³⁹. Stejně jako v případě Libně vyšla kniha k oslavě připojení obce k Praze s názvem *100 let Vysočan*⁴⁰.

Užitečné byly rovněž některé články a studie publikované ve věstníku Klubu Za starou Prahu. Obecně tato společnost sleduje stavební vývoj Prahy, demolice budov, chátrající objekty, památky aj. Přínosný byl článek týkající se Libeňského přístavu⁴¹ a Rohanského ostrova⁴² a dále článek o továrně Rustonce⁴³ a zmizelém industriálu⁴⁴. Je třeba také zmínit článek týkající se projektu tzv. Nových Vysočan⁴⁵, který je obsažený v časopise *Fórum architektury a stavitelství*. K problematice výstavby Libeňského přístavu byla využita krátká studie⁴⁶, která je spíše výzvou k výstavbě pražského přístavu v Libni sepsanou spolkem libeňských podnikatelů roku 1885. V souvislosti s provozem podniku *Českomoravská-Kolben-Daněk*⁴⁷ byla vydána brožura přibližující vývoj této společnosti. Obsahuje rovněž několik dobových fotografií. K tématu dopravní revoluce, která je úzce spjata s průmyslovou revolucí, byla použita kniha M. Hlavačky⁴⁸, která se zabývá touto problematikou především na území českých zemí, přičemž pro tuto práci byl významný obecný úvod.

Mezi zdroje jsem rovněž zařadila i knihy týkající se příslušných městských částí, ale v jejich případech nelze příliš hovořit o odborných pracích, jelikož v nich autoři neuvedli prameny, ze kterých čerpali. I přesto tyto knihy posloužily alespoň k základní orientaci ve zkoumaných lokalitách. Jedná se o již zmiňovanou *Knihu o Praze 8*⁴⁹, *Knihu o Praze 9*⁵⁰

³⁷ Lejsková-Matyášová, M.: *Od Špitálska ke Karlínu, urbanistický vývoj, památky, zajímavosti a prům. rozvoj nejstaršího pražského předměstí*. Obvodní NV Prahy 8, Praha 1967.

³⁸ Broncová, D.: *Kniha o Praze 9*. MILPO, Praha 1997.

³⁹ Broncová, D. a kol.: *Praha 9 křížem krážem*, MILPO, Praha 2011.

⁴⁰ Kuranda, M.: *100 let Vysočan: 1902 – 2002. Městská část Praha 9*, Praha 2002.

⁴¹ Novotný, M.: *Holešovický a Libeňský přístav*. In: *Věstník Klubu Za starou Prahu*, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

⁴² Bečková, K.: *Rohanský ostrov a Maniny*. In: *Věstník Klubu Za starou Prahu*, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

⁴³ Novák, J.: *Rustonka pro mne nebyla jen továrnou*. In: *Věstník Klubu Za starou Prahu*. roč. XXXVIII. (IX.), č. 1, 2008.

⁴⁴ Valchářová, V.: *Pražský industriál - nekrology 2002-2007*. In: *Věstník Klubu Za starou Prahu*, roč. XXXVII. (VIII.), č. 2-3, 2007.

⁴⁵ „Nové Vysočany“ – budoucnost jednoho brownfieldu. In: *Fórum architektury a stavitelství*, roč. XIV., č. 3-4, 2006.

⁴⁶ *Přístav Pražsko-Libeňský: Úvaha povltavské obce Libeňské*. Obec Libeňská, Praha 1885.

⁴⁷ *Českomoravská-Kolben-Daněk, akc. spol.* Praha 1936.

⁴⁸ Hlavačka, M.: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990.

⁴⁹ Broncová, D.: *Kniha o Praze 8*. MILPO, Praha 1996.

⁵⁰ Broncová, D.: *Kniha o Praze 9*. MILPO, Praha 1997.

a dále o knihy Praha 8 křížem krážem⁵¹ a Praha 9 křížem krážem⁵² (poslední dvě zmíněné obsahují alespoň výběr z použitých pramenů a literatury). Obě publikace jsou z hlediska textu podobné, nicméně dříve vydané knihy obsahují větší množství dobových fotografií. Stejně tak je možné do této skupiny literatury zařadit i publikaci Pražské ostrovy⁵³. Mnoho údajů lze nalézt rovněž i v knihách Miroslava Kurandy o Libni⁵⁴ a Vysočanech⁵⁵, které obsahují dějiny, vzpomínky pamětníků, údaje o průmyslu a významných objektech, atd., nicméně bez odkazů na prameny. Ze stejné řady pochází i publikace o Libni⁵⁶ od Josefa Tomeše, v tomto případě s odkazy na příslušnou literaturu.

Rovněž nelze opomenout literaturu, která se zabývá vývojem měst z obecného hlediska a stejně tak práce týkající se explicitně Prahy. Z domácí literatury se jedná o Atlas československých dějin⁵⁷ či Zrod velkoměsta⁵⁸. Z pragensií lze uvést Dějiny Prahy v datech⁵⁹, Zápas o Velkou Prahu⁶⁰, knihu Praha⁶¹ a rovněž studie Pražské teritorium v druhé polovině 19. století⁶² a Pražský průmysl ve druhé polovině 19. století⁶³. Z hlediska zkoumaného období je třeba zmínit i publikace Praha 1891-1918⁶⁴, Praha 1919-1940⁶⁵ a Praha 1945-2003⁶⁶, které jsou však zaměřeny především na vývoj architektury. Z obecné literatury týkající se evropských měst lze uvést publikaci Marie Homerové Kapitoly z dějin evropského města⁶⁷, která se zabývá celkovým vývojem měst od antiky po novověk. V souvislosti s obecným vývojem měst byly využity rovněž některé studie z oblasti sociální geografie. Jedná se o práci Jana Koutného⁶⁸ týkající se vývoje měst z urbanistického hlediska, obsahuje pohled na

⁵¹ Broncová, D. a kol.: Praha 8 křížem krážem, MILPO, Praha 2008.

⁵² Broncová, D. a kol.: Praha 9 křížem krážem, MILPO, Praha 2011.

⁵³ Hrubeš, J., Hrubešová, E., Broncová, D. (ed): Pražské ostrovy. MILPO, Praha 2007.

⁵⁴ Kuranda, M.: Městská část Praha 9, Libeň; Díl 1. Podvíni. Městská část Praha 9, Praha 2009.; Kuranda, M.: Městská část Praha 9, Libeň; Díl 2. Levý břeh. Městská část Praha 9, Praha 2010.

⁵⁵ Kuranda, M.: Městská část Praha 9; Díl 1. Vysočany. Městská část Praha 9, Praha 1999.

⁵⁶ Tomeš, J., Městská část Praha 9; Díl 4. Libeň. Městská část Praha 9 ve vydavatelství a nakladatelství MAROLI, Praha 2001.

⁵⁷ Atlas československých dějin (Purš, J. a kol.). Praha, Ústřední správa geodézie a kartografie 1965.

⁵⁸ Horská, P. - Maur, E. - Musil, J.: Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa. Praha - Litomyšl, Paseka 2002.

⁵⁹ Míka, Z. a kol.: Dějiny Prahy v datech. Praha, Mladá Fronta 1999.

⁶⁰ Holec, F.: Zápas o Velkou Prahu. In: Pražský sborník historický 1969-1970. Praha, Orbis 1970.

⁶¹ Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha. Nakladatelství Lidové noviny 2000.

⁶² Hlavsa, V.: Pražské teritorium v druhé polovině 19. století (rozvoj zástavby). In: Pražský sborník historický 1969-1970 (Holec, F. ed.). Praha, Orbis 1970,

⁶³ Horská-Vrbová, O.: Pražský průmysl ve druhé polovině 19. století. In: Pražský sborník historický 1969-1970 (Holec, F. ed.). Praha, Orbis 1970,

⁶⁴ Svoboda, J., Lukeš, Z., Havlová, E.: Praha 1891–1918, kapitoly o architektuře velkoměsta. Libri, Praha 1997.

⁶⁵ Svoboda, J., Noll, J., Havlová, E.: Praha 1919–1940, kapitoly o meziválečné architektuře. Libri, Praha 2000.

⁶⁶ Svoboda, J., Noll, J., Skála, V.: Praha 1945–2003, kapitoly z poválečné a současné architektury. Libri, Praha 2006.

⁶⁷ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města. Akropolis, Praha 2012.

⁶⁸ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce (Vývoj urbanistických koncepcí). Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj, č. 6, Brno 2004.

středověká, novověká i současná města. Dále lze zmínit studii M. Ouředníčka⁶⁹, který se zabýval teoretickou stránkou městského vývoje. Podstatná je také studie Jiřího Musila s názvem Třetí městská revoluce⁷⁰, jež se týká urbanizace měst v 19. a 20. století. Základní informace k vývoji a struktuře města lze rovněž nalézt na webových stránkách⁷¹ Západočeské univerzity obsahující studijní materiály. Velmi významná je Peškova kniha Od aglomerace k velkoměstu⁷². Rozebírá v ní především vývoj Prahy v souvislosti s připojováním okolních obcí, ale pozornost věnuje i některým evropským městům (Paříž, Berlín, Vídeň aj.). K problematice průmyslového dědictví ve vybraných evropských městech lze zmínit pro Bratislavu, resp. pro celé Slovensko, sborník Stopy priemyselného dedičstva na Slovensku⁷³ obsahující různé studie a články, z německých publikací se tím zabývá např. publikace od H. Oevermanna⁷⁴. Z rakouské literatury lze jmenovat knihu Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich⁷⁵, jehož první svazek se zabývá Vídní. U této publikace je však nutné poznamenat, že se jedná o soupis technických památek v příslušné oblasti; samotnou problematikou industriálního dědictví shrnuje jen velmi stručně. Problematika vývoje Bratislavy je obsažena ve sborníku prací od G. Dudekové a kol.⁷⁶, který se zabývá proměnou tohoto města v období 19. a 20. století.

⁶⁹ Ouředníček, M.: Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. In: Geografie – Sborník České geografické společnosti 105, č. 4, 2000.

⁷⁰ Musil, J.: Třetí městská revoluce. Urbanizace 19. a 20. století. In: Historické listy 2, 1992.

⁷¹ <http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06.html>

⁷² Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu. Praha, Skriptorium 1999.

⁷³ Králová, E. (ed.): Stopy priemyselného dedičstva na Slovensku. Bratislava: Slovenská technická univerzita v Bratislave, 2010.

⁷⁴ Oevermann, H.: Über den Umgang mit dem industriellen Erbe. Eine diskursanalytische Untersuchung städtischer Transformationsprozesse am Beispiel der Zeche Zollverein. Klartext-Verlag, Essen 2012.

⁷⁵ Wehdorn, M., Georgeacopol-Winischhofer, U.: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Band 1 (Wien, Niederösterreich, Burgenland), Böhlau 1984.

⁷⁶ Dudeková, G. a kol.: Medzi provinciou a metropolou: obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Historický ústav SAV, Bratislava 2012.

2. Metodika a způsob zpracování

V této práci byla využita kombinace několika základních metod a postupů historické práce (těmi je v jejich užším smyslu míněn soubor pracovních postupů k řešení konkrétního problému a k docílení historického poznání, heuristika, analýza, interpretace a syntéza). K významným metodám výzkumu patřila dále metoda sondy, která spočívá ve vybrání určitého vzorku, souboru dat reprezentující danou problematiku, kterou lze na něm objasnit. V tomto případě se jednalo o sondy v Praze, kde byly vybrány oblasti Karlína, Libně a Vysočan reprezentující průmyslové periferie města.

Rovněž bylo užito metody komparativní, která spočívá v porovnávání zkoumaných území a objektů: zde šlo především o komparaci obsahu map a plánů, na nichž byla zkoumána proměna zástavby a okolní krajiny na jedné straně, na druhé straně se jednalo o porovnávání stavu v průběhu let a také s dnešním stavem prostřednictvím dobových fotografií se současnými (které byly zhotoveny při výzkumu v terénu).

Z hlediska způsobu zpracování jsem si nejprve vyhledala vhodné prameny a odbornou literaturu týkající se tématu práce. Všechny shromážděné prameny jsem si následně prostudovala, zhodnotila a rozhodla se, které z nich použiji. U některé literatury bylo rovněž velmi důležité posoudit zdroje informací, které byly v některých případech nejasné či nebyly vůbec uvedeny. V některých případech však byla použita i tato literatura z toho důvodu, že k danému tématu neexistují žádné jiné zdroje.

Podstatnou součástí zpracování bylo také prostudování zkoumaných lokalit na mapách a plánech pocházejících z různých časových období v rámci 19. a 20. století až do současné doby. Na vybraných mapách byly sledovány proměny zástavby konkrétních lokalit a jejich dopady na okolní krajinu. Tyto mapy a plány byly vybrány takovým způsobem, aby zobrazily stav, který nastal vlivem nějaké události. Neméně důležité bylo shromáždění dobových fotografií, které zachycovaly původní stav zkoumaných lokalit v prostoru Karlína, Libně a Vysočan. Původní stav byl následně srovnán se stavem dnešním na základě mnou zhotovené fotografické dokumentace, která vznikla během průzkumu v terénu. V některých případech byla příslušná lokalita navštívena znovu, když v ní došlo ke změně. Na základě shromážděných materiálů bylo možné zpracovat tuto práci.

3. Evropská města od 19. století

3.1 Stádia vývoje města

Vývoj měst lze obecně rozdělit do čtyř základních stádií. Urbanizace jako první z nich je vyvolána přebytkem pracovní síly v zemědělských oblastech, poklesem mezd v zemědělství a rozvojem průmyslu ve městech. Tyto skutečnosti podněcují postupně přesun obyvatelstva z venkova do měst (ze sektoru zemědělství do průmyslu). Obyvatelstvo se usazuje především v centrálních oblastech měst, poblíž průmyslových továren. V souvislosti s tím dochází k expanzi průmyslových a obytných částí města, postupně se zlepšuje technická infrastruktura a především dopravní propojenost centra a předměstí. Do města přicházejí další generace přistěhovalců a v centrálních částech měst se tvoří příjmové zóny často s velmi špatnými životními podmínkami. Původní obyvatelstvo se postupně stěhuje do oblastí s lepším bydlením (většinou směrem k okraji města) a je nahrazováno přistěhovalci s nižším sociálním statutem. V nejprůmyslovějších oblastech narůstají chudinské oblasti. Suburbanizace jako druhé stádium je pokračováním vývoje města v průmyslové éře. Začínají se projevovat kvalitativní změny především v oblasti bydlení a dopravy. Následkem zlepšených dopravních možností dochází k přesunu obyvatelstva směrem na okraj města, uplatňují se první projekty zahradních měst. Zároveň se přesouvá i průmyslová výroba do míst, kde nejsou továrny na obtíž a mají stále dobrou dopravní dostupnost; dochází k oddělení bydliště a pracoviště. Formují se městské aglomerace, často hvězdicového tvaru s obyvatelstvem koncentrovaným podél hlavních dopravních tahů v okolí města. Třetí stádium vývoje je nazýváno desurbanizací. Kanceláře a obchodní plochy nahrazují bydlení, některé služby se stěhují za obyvatelstvem do oblastí za hranicemi města. Pokles počtu obyvatelstva zaznamenává nejen jádro, ale i většina předměstí, zatímco původně venkovské oblasti v širším zázemí města se transformují na městská sídla, většinou na úkor přírodního prostředí a zemědělské půdy. Odlišnou alternativu tvoří proces reurbanizace (čtvrté stádium), který je spojen především se snahou politické reprezentace o znovuoživení center velkých měst. K tomu slouží programy na zlepšení image města, rehabilitace obytného prostředí, zlepšení dopravní situace, sociální infrastruktury aj.⁷⁷

⁷⁷ Ouředníček, M.: Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace, s. 361-62.

3.2 Vývoj měst od počátku průmyslové revoluce (pol. 19. století)

Vývoj evropských měst byl od 19. století výrazně ovlivněn dvěma významnými procesy: již zmiňovaným urbanizačním procesem a průmyslovou revolucí, resp. industrializací, které se navzájem ovlivňovaly a působily na sebe. Díky nim města rostla, proměňovala svou podobu a z mnohých z nich vznikly významné metropole. Přechodové období mezi historickou etapou vývoje měst a jejich moderním obdobím je kladeno obvykle do 19. století, začátek je vymezen počátkem průmyslového charakteru výroby. V 19. a na počátku 20. století získávala jejich historická struktura postupně nové znaky a města se začala měnit do současné podoby. Tato proměna byla provázena celkovými změnami osídlení, jehož základy vznikaly v předchozích historických epochách. Celý proces proměny sídel a osídlení pokračoval dále ve 20. století a jeho výsledkem je soudobé město.⁷⁸

Rozvoj výroby a její přechod od řemeslné úrovně na průmyslovou byl mimo jiné podmíněn technologickým pokrokem (nové vynálezy) a uvolněnějšími politickými a společenskými podmínkami, které postupně nastaly v Evropě po revolucích v Anglii a Francii, v průběhu 18. a 19. století vznikaly první strojní manufaktury. Nově vznikající průmysl se rozvíjel především ve městech, kde byly nejvhodnější podmínky pro jeho rozvoj (pracovní síly a doprava – hlavně železnice).⁷⁹ Organickou součástí průmyslové revoluce byly převratné změny v dopravě. Jejich podstata spočívala ve vytvoření nového dopravního systému, který se technicky opíral o sílu parního stroje a ekonomicky spočíval na rychlé, spolehlivé a především masové přepravě nákladů a pracovní síly na víceméně libovolné vzdálenosti. Dopravní revoluce, a to především výstavba železniční sítě, se stala impulsem pro rozvoj výroby v řadě průmyslových odvětví, malovýrobě a také zemědělství. Podstatné byly rovněž přírodní či umělé vnitrozemské a přímořské vodní cesty a budované silnice. Vodní cesty hrály důležitou roli např. ve Velké Británii, kde nahrazovaly zpočátku neexistující železnici, naopak ve Francii a v Německu mělo budování kanálů jen omezený význam.⁸⁰ Železnice se v této době stala jedním z nejdůležitějších činitelů podmiňujících rozvoj průmyslu. Města, která byla napojena na železnici, se začínala rozvíjet a růst, zatímco města mimo ni začala stagnovat.⁸¹ Železnice a silnice začaly být budovány od první třetiny 19. století; kolem nich vyrůstala malá předměstí. Po železničních tratích se přepravovali nejen dělníci, ale i stovky obyvatel z venkova, kteří přicházeli do měst hledat práci a nový domov. Veřejná doprava poskytla všem, i nemajetným občanům, větší mobilitu, majetnějším

⁷⁸ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 5.

⁷⁹ Tamtéž, s. 5.

⁸⁰ Hlavačka, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, s. 18-22.

⁸¹ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 5.

i možnost cestovat častěji do zahraničí. Doprava se ve velkém městě opakovaně, vždy po určité době, zpomalila kvůli zvyšujícímu se počtu přepravovaných lidí a nákladů.⁸²

Průmyslová revoluce měla původ ve Velké Británii už v 18. století, odkud pronikaly nové poznatky a technologie dále do Evropy. V tomto období došlo mimo jiné k nárůstu průmyslové výroby, rozšíření dopravní sítě, zrychlení obchodu; začíná rovněž tzv. proces industrializace, během kterého se změnila preindustriální společnost ve společnost industriální. Od počátku 19. století se rychle rozvíjela města, která ležela blízko mořských nebo důležitých říčních dopravních křižovatek (Neapol, Lisabon, Frankfurt, Londýn, Liverpool), ale také města hanzovní (Berlín, města baltská a skandinávská).⁸³ V západní a střední Evropě se během tohoto století rozšiřovala některá stará města; jiná, která byla významná ve středověku, naopak ztratila v industriální éře svou předchozí dynamiku a přeměnila se v provinciální.⁸⁴

Pro 19. století pozbývají účinnosti fortifikační systémy měst (středověké či novověké), které doposud vytvářely výrazný předěl oddělující město od jeho okolí a krajiny. Byly postupně rušeny a s nimi zanikala poslední překážka bránící propojení města s předměstími a okolím. Na místě bývalých hradeb byla budována nová výstavba propojující město s jeho předměstími případně okolními městskými či venkovskými sídly. Později byly v těchto místech vytvářeny silniční okruhy. Rozdílný přístup k řešení území po fortifikaci byl rovněž ovlivněn šířkou tohoto území. Ve druhé polovině 19. století vznikaly první regulační plány měst, jejichž nejčastějším úkolem bylo jak řešení propojení města s jeho okolím po zrušení hradeb, tak úpravy a dotvoření města v souvislosti s jeho rozvojem průmyslu a dopravy.⁸⁵

Hlavní změny měst v období mezi historickou a moderní etapou jejich vývoje spočívaly v proměnách koncepce jejich rozvoje, uspořádání jeho celkového prostředí: byly nevratné a znamenaly i zásah do osídlení. Projevovaly se nápravné snahy v koncipování měst, byly hledány nové principy jejich uspořádání. Náročnost rozvoje v nových podmínkách vyvolávalo kolem poloviny 19. století nové právní postavení plánování měst: vznikala územní plánování a nové pojetí stavebních řádů. Mezi proměny měst v tomto století se řadily především spojení města s předměstím, asanace (hlavně v centrech měst), proměny městského prostředí a městských prostor, urbanizace.⁸⁶

Rostoucí průmyslová města postupně pohlcovala a měnila své venkovské okolí. Postupně se vyvinul nový typ industriálního města, který se vyznačuje prudkým populačním

⁸² Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 267-68.

⁸³ Tamtéž, s. 262-63.

⁸⁴ Tamtéž, s. 264-66.

⁸⁵ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 5.

⁸⁶ Tamtéž.

růstem v důsledku technologických a sociálních změn, dále bouráním opevnění, s čímž je spjat úpadek center a rozvoj příměstských částí, vznikají obytné, dělnické a průmyslové zóny, významná byla role průmyslu, strojírenství a dopravy.⁸⁷ Hlavní hnací silou průmyslového a společenského vývoje byla industrializace, díky níž vznikla během let 1820 až 1900 (v některých zemích později) městská prostředí, v nichž se urychlily demolice historických budov, které stavebníkům údajně překážely v modernizaci města.⁸⁸ Přestavby jádrových částí měst byly vyvolané novými požadavky dopravy a provozu, ale i snahou o odstranění hygienických problémů zástavby a její racionálnější řešení. Z toho důvodu se prováděly plošné asanace dotčeného území.⁸⁹ Kolem roku 1850 se objevily první návrhy na městskou asanaci, která se začala realizovat nejdříve v Londýně a v Paříži. Asanace v Londýně proslula stavbou velkých podzemních prostor, tunelů pro městskou kanalizaci.⁹⁰ Dalším významným příkladem je již zmíněná Paříž. Urbanistický projekt přestavby byl zde realizován v 50. až 70. letech 19. století, v době vlády císaře Napoleona III., který ho svěřil odborníkovi G. Haussmannovi (od něj byl odvozen pojem haussmannizace). Cílem bylo vybudování širokých bulvárů, zřízení nových parků, vystavění kanalizační sítě, zlepšení bydlení chudších vrstev. Postupně začaly být městem vykupovány nemovitosti, které měly být zbourány.⁹¹ V souvislosti s tím došlo k demolici i části středověkého jádra města.⁹² Nelze opomenout ani pražskou asanaci, kde na základě plošné asanace Josefova byla vytvořena nová, zjednodušená struktura území. Dotkla se i prostoru Staroměstského náměstí, kde byl zbourán Krenův dům a byla vybudována Pařížská třída po vzoru pařížských bulvárů.⁹³

V industriálních oblastech tvořily jádro zástavby tovární budovy. Průmyslové plochy ve městech vznikaly mnohdy neorganizovaně, vnikaly do systému obytných ploch a vytvářely tak zárodky problémů, především hygienických. Jejich následky mnohdy přetrvávají dodnes. Ve druhé polovině 19. století se začala ve městech rozvíjet technická infrastruktura (vodovod, kanalizace), zpravidla v jejich rezidenční části.⁹⁴ Typickým rysem jsou rovněž tzv. dělnické kolonie, které poskytovaly ubytování pro nově přichozí dělníky. Dělnické čtvrti získaly v každém evropském regionu v 19. století typicky charakteristické rysy. Přestože se zástavba a konstrukční materiál v jednotlivých městech Evropy lišily, měly jisté společné znaky: jednalo se o řady jednotvárných domovních bloků, bez žádných výraznějších individuálních

⁸⁷ <http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06.html> [ze dne 28.2. 2014]

⁸⁸ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 279.

⁸⁹ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 6.

⁹⁰ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 293.

⁹¹ Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 57-59.

⁹² Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 306-09.

⁹³ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 6.

⁹⁴ Tamtéž, s. 6.

rysů a měly pouze užitkovou hodnotu.⁹⁵ V Anglii to byly většinou řadové domky, na kontinentě větší nájemní domy, které se postupně vyvinuly v rozsáhlé komplexy velkých bloků o velké hustotě zastavění, jak jsou známy z Paříže, Berlína, ale i z Prahy. Tato průmyslová sídliště neměla zpočátku často žádný politický status a patřila k obcím nebo městům, na jejichž pozemcích vyrostla (např. Manchester).⁹⁶

Sídelní systémy, tj. vesnice, městečka a města a vše, co je spojuje, vznikají vždy přetvářením předchozích systémů. Jen málokdy se v dějinách lze setkat se situací, že by se celý sídelní systém vytvářel od začátku. Bylo tomu pouze v situacích, kdy neobydlená nebo řídko obydlená území byla osvojována nebo kolonizována. Sídelní systémy ve starých kontinentech jsou výsledkem jakéhosi vrstvení, doplňování a nahrazování existujících prvků. Ve střední Evropě jsou struktury, které mají své kořeny ve středověku. Urbanizace, která je součástí globální změny zahrnující industrializaci, velmi radikálně změnila procesy růstu jednotlivých měst i celých sídelních soustav a dodala jim jiné rozměry i rychlost. Industrializace si vytvořila jak v jednotlivých městech, tak i v systému osídlení své vlastní prostorové formy, které odpovídaly logice průmyslových technologií, forem práce a ekonomii, která se začala opírat především o průmysl. Téměř souběžně s průmyslovou revolucí docházelo k hlubokým změnám i v zemědělství, což se promítalo rovněž do soustavy osídlení.⁹⁷

Růst měst byl sice v 19. století rychlejší než kdykoli v minulosti, ale do jisté míry omezený. Limitovaly jej dobové možnosti, kvalita a množství agrární produkce, dosažená úroveň techniky a dopravy. Velká území se rychle urbanizovala, vznikaly první formy městské aglomerace, zárodky budoucích metropolí. Od konce 19. století se tyto ekonomické a společenské procesy ještě více zrychlily.⁹⁸ Proměny měst, které nastaly v 19. století, znamenaly zásadní průlom do jejich dosavadního života a vyvolaly nevratné změny v podmínkách jejich existence i principech jejich rozvoje. I když vývoj v 19. století může být hodnocen rozdílně, faktem zůstává, že v tomto období, i přes řadu nedořešených i nově vzniklých problémů, se města v zásadě začala připravovat na další proměny, k nimž došlo ve 20. století.⁹⁹

⁹⁵ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 287-88.

⁹⁶ Musil, J.: Třetí městská revoluce, s. 39.

⁹⁷ Tamtéž, s. 36-37.

⁹⁸ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 321-22.

⁹⁹ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 7.

3.3 Vývoj měst ve 20. století

Počátek 20. století (a jeho průběh) byl ve znamení pokračující urbanizace a dalšího růstu velkých měst. Výrazným tématem urbanismu ve světě se na počátku století stalo velkoměsto. V předpolí měst začaly vyrůstat předměstské oblasti s regionálními vztahy a aglomerace. Do popředí se postupně dostávaly otázky přestavby, obnovy a regenerace sídel. Toto století probíhalo ve znamení dalších proměn osídlení a hledání nových koncepcí kvalitativně se měnících měst a osídlení. Souvisí s tím i další vývoj územního plánování a stavebních předpisů. Vedle železniční dopravy se začala postupně rozvíjet i silniční a městská doprava. Rozvoj průmyslu a dopravy měl vliv na další proměny měst a osídlení: doprava mezi sídly (v Evropě jde především o železniční) zvyšovala mobilitu obyvatel a zintenzivnila vazby v osídlení, zejména v zázemí velkých měst, kde v jejich předměstském území začaly vznikat aglomerační vazby. Struktura osídlení se stala složitější.¹⁰⁰

Tehdejší bloková zástavba byla kritizována pro své nevhodné hygienické vlastnosti, byly proto hledány nové, z tohoto hlediska vhodnější formy zástavby. Byly to systémy řadové, později meandrové zástavby, které umožňovaly propojení obytných prostor se zelení. Důležitým momentem byly nejrůznější formy zónování města, dávající předpoklady eliminovat rušivé vlivy sousedství nevhodných funkcí, rozvíjející se dopravy aj. V regulačních plánech, které v meziválečném období vznikaly, bylo město obvykle členěno na plochy obytného území, výrobní plochy, plochy městského vybavení a dopravní plochy, parky a zeleň. Budovaly se obytné satelity, zástavba byla formována jako uvolněná a v nových částech měst často zmizely tradiční sevřené městské prostory. Rekonstrukce se realizovaly na principu úsekové nebo plošné asanace, návrhy přestaveb nebo dostaveb městského prostředí tak často byly nekompromisní ke stávající struktuře sídla. V závěru meziválečného období nastal určitý útlum rozvoje měst, hlavně v souvislosti s politickým prostředím a nejistotou před světovou válkou.¹⁰¹

Léta po druhé světové válce byla v Evropě soustředěna na obnovu válkou zničených měst. K řešení tohoto úkolu přistupovaly jednotlivé země odlišnými způsoby. V západních zemích převažoval racionální přístup k obnově, zvažující zastaralost předchozí struktury či její nedostatky z hlediska soudobého provozu města: původní struktura nebyla obnovena zcela přesně. V socialistických zemích byla naopak často volena forma přesné obnovy původní struktury města. Po dokončení fáze obnovy se poválečná stavba orientovala převážně na funkcionalistické pojetí rozvoje měst s uplatňováním variací funkčního zónování. V tomto

¹⁰⁰ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 7.

¹⁰¹ Tamtéž, s. 8-9.

období vznikla řada městských sídlišť, rozvíjely se centrální oblasti, na významu začala nabývat rekonstrukce a obnova sídel.¹⁰²

V 60. letech vrcholila další vlna technického rozvoje, začaly se postupně měnit názory na otázky pojetí města, jeho uspořádání a formování. Byly vytvářeny pouze fungující zóny bez výraznějších znaků městského života, objevovaly se snahy oživit městské prostory a humanizovat je. Od 70. let lze sledovat odklon od technicismu a návrat k hledání tradičních hodnot města a jeho prostorového výrazu. Změnil se vztah k památkám, zejména v oblasti rekonstrukce sídel. Odlišný je rovněž vztah k dopravě, kde byla zřejmá snaha o eliminaci jejich negativních dopadů.¹⁰³ Období 60. a 70. let bylo pro některé země střední Evropy (ČSR, Maďarsko, Polsko aj.) ve znamení nových urbanizačních strategií, tzv. socialistického plánování měst, jehož účelem bylo eliminovat nebo alespoň snížit sociální rozdíly oddělující různé územní jednotky. Tato strategie však nepostupovala podle představ, a proto byla vytvářena nová, která uznávala plánování průmyslových aglomerací (především v ČSR) a kladla důraz na proces plánované urbanizace. Ani tato strategie se však neuplatnila. Konec 70. let a 80. léta nepřinesl žádné nové modely pro budoucnost městských sídel ve střední Evropě. V Maďarsku a ČSSR se začaly koncipovat přeměny a revitalizace starých průmyslových oblastí.¹⁰⁴ Během socialistické éry některá hlavní a jiná velká města začala rychle růst. Docházelo k tomu hlavně v zemích s obecně vysokými hodnotami tempa urbanizačních procesů. Mezi rychle rostoucí města patřily také Varšava, Záhřeb, Bělehrad, Krakov aj., které měly původně nízkou městskou úroveň urbanizace. Naopak staré metropole (Praha, Budapešť) nijak výrazně nerostly.¹⁰⁵

Městské osídlení, které se původně rozprostíralo v okolí železničních tratí, se díky elektřině, dálnicím a automobilismu šířilo ve 20. století do okolních regionů. Výsledkem toho je, že v některých oblastech Evropy hrozí dnes univerzální městská zástavba, obrovská a krajinu pohlcující městská aglomerace.¹⁰⁶ Závěr 20. století byl ve znamení pokračující urbanizace, rostla mobilita obyvatel a začala se projevovat globalizace.¹⁰⁷

¹⁰² Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 9-10.

¹⁰³ Tamtéž, s. 10-11.

¹⁰⁴ Musil, J.: Vývoj a plánování měst ve střední Evropě, s. 285-88.

¹⁰⁵ Tamtéž, s. 290.

¹⁰⁶ Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města, s. 321-22.

¹⁰⁷ Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce, s. 11.

4. Problematika vnitřních periferií

4.1 Pojem periferie

V souvislosti s růstem města je třeba vysvětlit pojem periferie, periferní oblast. Tento pojem nemá jednoznačný výklad. V literatuře lze nalézt různé definice, které se odvíjejí od určitého pojetí periferního regionu. Zkoumání tohoto jevu spadá pod výzkum fenoménu polarizace prostoru, který se zabývá vztahem jádro – periferie, jednotlivými přístupy k tomuto tématu, definicemi pojmů aj. Mezi obecná tvrzení týkající se polarizace prostoru lze uvést, že vývoj v jádru a periférii je odlišný a vede k nerovnoměrnému stavu mezi nimi. Mezi hlavní činitele určující postavení území v polarizovaném prostoru lze zařadit vnější a vnitřní polohu a dále také objektivní a subjektivní faktory určující vlastní perifernost území. Existuje celá řada aspektů perifernosti, které se téměř nikdy nevyskytují samostatně, ale jako výsledky složitých vnitřních vztahů a vlivů. Jde především o aspekty: fyzickogeografické, geometrické (vzdálenost od centra, geografická poloha), ekonomické, sociálně-demografické, ekologické, kulturní, náboženské a politické (míra závislosti, administrativní uspořádání).¹⁰⁸ Problematikou periferních oblastí se lze zabývat z různých hledisek prostřednictvím specificky zaměřených výzkumů. Mezi nejvýznamnějšími z nich lze jmenovat výzkumy pohraničí, vnitřních i mezinárodních migrací, rozvoje venkova, dopadů polarizace prostoru na změny krajiny, výzkum města, jádrových oblastí a suburbanizačních procesů aj.¹⁰⁹

Teorie vývoje polarizace prostoru ve vztahu jádra a periferie zohledňuje postupný vývoj vztahu centra a periferie. Periferní oblasti jsou výsledkem nerovnoměrného vývoje společnosti v území, který je ovlivňován odlišnými historickými, politickými, ekonomickými, sociálními, kulturními a přírodními podmínkami. Studium periferie nelze izolovat, jedná se o nedělitelnou součást širšího vztahu jádra a zázemí. Polarizace území není podmíněna pouze ekonomickými aspekty, ale jedná se o podmíněnost komplexního charakteru. Kořeny perifernosti jsou v dlouhodobém a složitém historickém vývoji.¹¹⁰ Rozeznává se rovněž míra perifernosti území: slabě – středně – výrazně periferní. Toto rozdělení bylo stanoveno na základě vzdálenosti a návaznosti vůči jádru, velikosti a významnosti území a intenzitě osídlení.¹¹¹

¹⁰⁸ Chromý, P. a kol.: Teoreticko metodologické aspekty výzkumu periferií, s. 6.

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 13.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 8, 10.

¹¹¹ Tamtéž, s. 11.

4.2 Město a jeho periferie

V případě města se problematika periferií týká předměstí, která byla původně samostatnými obcemi, a postupně k němu byla připojována v souvislosti s jeho růstem. Proces připojování obcí k velkoměstům, rozšiřování velkoměst a především přetváření velkoměstských aglomerací v jednotně spravovaná velkoměsta je možné studovat z různých úhlů pohledu a na řadě problémových úrovních. Jedná se o urbanistický proces, který má řadu prvků z oblasti prostorové organizace městského celku, ekonomiky města, jeho sociální struktury a zabezpečení sociální péče, jde o otázky populačního rozvoje, záležitost politickou a komunálně politickou.¹¹² Proces spojování velkoměstských aglomerací v jednotná velká velkoměsta (Viedeň, Budapešť, Praha, Krakov), resp. proces nabalování předměstí na centrální město (Mnichov), případně smíšené formy vytváření velkoměst (Berlín) v druhé polovině 19. století a na počátku 20. století, měl celou řadu posloupností. V souvislosti s nejednotným procesem vzniku velkoměst lze rozlišit dva přístupy: pohled z hlediska vnitřních potřeb rozvoje rostoucího velkoměsta a pohled z úrovně statutu a funkcí zemské či říšské metropole. První zmíněný přístup je nutno hodnotit z hlediska podpory urbanizační modernizace a vytváření podmínek pro její průběh. V druhém případě je třeba sledovat postoje říšských, zemských, národních politických reprezentací, pro které se vytvoření sjednocení velkoměsta, vybaveného architektonicko-urbanistickými stavbami a veřejnými prostory, stalo symbolem jejich říšské svrchovanosti, státní nebo národní suverenity (účelem bylo dosažení prestižní úrovně).¹¹³

Podstatný vliv na přetváření předměstských obcí, nově připojených k jádru města, měla již zmíněná urbanizace a industrializace. V souvislosti s urbanizací je třeba zmínit, že se jedná o proces, jehož počátky lze v Evropě sledovat na přelomu 18. a 19. století. Ovlivnil ho rozvoj průmyslu, vědy, techniky, pokrok v zemědělství atd. V českých zemích lze hovořit o tomto procesu kolem roku 1830, ale především ve druhé polovině 19. století a na počátku 20. století.¹¹⁴ Rozvoj měst industriálního období a proces novověké urbanizace pokračující až do současnosti výrazně ovlivnil krajinu českých zemí, zejména od druhé poloviny 19. století. Příměstské obce s mnoha hospodářskými usedlostmi, s řemeslným a obchodním zázemím se postupně měnily v průmyslová nebo úřednická předměstí, urbanizovanou krajinu propojily železnice a nové silnice.¹¹⁵ Živelné i regulované pohlcování příměstské, zpočátku převážně

¹¹² Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 50.

¹¹³ Tamtéž, s. 271.

¹¹⁴ Semotanová, E.: Prostor města a jeho fázový růst, s. 226-227.

¹¹⁵ Tamtéž, s. 228.

zemědělské krajiny a její proměna v krajinu městskou se všemi atributy a funkcemi, je procesem, který se v českých zemích začal projevovat u velkých městských center již ve druhé polovině 19. století, avšak správní hranice městských obcí zůstávaly většinou beze změny. Příměstská krajina obklopovala města bez začlenění do jejich katastru. Rozšiřování městského prostoru na úkor příměstských obcí i volné krajiny začalo v českých zemích výrazněji postupovat po první světové válce. Plocha měst ve smyslu jejich rozsahu v platných administrativních hranicích obvykle nerostla lineárně v přímé závislosti na růstu obyvatel, ale v určitém fázovém posunu, který zasáhl některá města před druhou světovou válkou, jiná bezprostředně po polovině a další ve druhé polovině 20. století. Až do poloviny 20. století pokračoval prostorový růst měst nepříliš razantně s výjimkou poměrně malého počtu měst ve 20. a 30. letech 20. století, zejména od 60. až 80. let však postihl většinu městských obcí českých zemí. Byl provázen slučováním měst s katastry okolních obcí v jeden správní celek. Katastrální území připojovaných obcí (především šlo o zemědělskou půdu) postupně zaplňovala nová obytná i průmyslová zástavba. Problematické pozemky v údolních nivách, zaplavovaných neregulovanými řekami, byly zastavovány objekty, spjatými s různými hospodářskými aktivitami, po regulaci vodních toků i je vyplnila souvislejší zástavba. Nová zástavba rostla podél komunikací a teprve později byl vyplňován volný prostor mezi nimi. V mnoha případech zůstaly nezastavěné plochy ve městech českých zemí až do současnosti.¹¹⁶

V souvislosti s proměnami předměstských oblastí a krajiny jsou spjaty rovněž i změny v oblasti zeměpisného názvosloví. Vznik, rozvoj a proměny zeměpisného názvosloví vyjadřují vztah člověka ke krajině v rovině poznání prostoru, orientace v něm a jeho ovládnutí.¹¹⁷ Názvy veřejných prostranství (ulic, náměstí, nábřeží, mostů, parků a sadů) tvoří součást krajiny obcí, odrážejí jejich původní topografii, růst a proměny sídel, významné události, osobnosti a mnoho dalších stop činnosti obyvatel.¹¹⁸ Na změny v názvosloví měla rovněž vliv urbanizace, kdy se plocha měst zvětšovala připojováním sousedních a blízkých sídel. Místní zeměpisná jména dříve samostatných sídel se měnila v zeměpisná jména jejich částí, podobně jako při administrativním slučováním venkovských sídel.¹¹⁹ Kromě slučování a vzniku nových sídel docházelo ve druhé polovině 20. století také k jejich zanikání a tím i k zániku příslušných místních zeměpisných jmen. Ve druhé polovině 20. století zanikala sídla především v důsledku již výše uvedených krajinných změn. Ze stejných důvodů

¹¹⁶ Semotanová, E.: Prostor města a jeho fázový růst, s. 230-231.

¹¹⁷ Semotanová, E.: Zeměpisné názvosloví, s. 519.

¹¹⁸ Tamtéž, s. 538.

¹¹⁹ Tamtéž, s. 546.

docházelo ke změnám a zániku pomístních zeměpisných jmen. K proměnám došlo i v souvislosti s těžbou nerostných surovin: důsledkem toho bylo výrazné poškození krajiny zničením všech krajinných prvků.¹²⁰

Z toho všeho vyplývají důvody, proč se z původních předměstských obcí, dnešních vnitřních periferií, po svém splynutí s městem staly průmyslovými oblastmi. Podstatnou roli zde hrála urbanizace. V souvislosti s průmyslovou revolucí bylo třeba stavět stále nové továrny a podniky, pro které však nebyl dostatek místa v historickém jádru města. Proto byla hledána nová místa, kde by bylo možné průmysl koncentrovat. Byla nacházena právě v předměstských obcích, které byly původně zemědělskými oblastmi a jako ideální se jevily především díky své blízkosti k městu. S postupným rozvojem železniční a silniční dopravy se v těchto místech koncentrovaly továrny a další podniky ve větší míře a směřovalo sem čím dál více lidí hledajících nové pracovní příležitosti. Budování industriálních areálů v těchto místech se významně odrazilo na jejich krajině. Jedním z problémů, se kterými se periferní oblasti měst potýkaly, byla záležitost jejich připojování k městu. V mnoha případech docházelo k situacím, že připojení po dlouhou dobu odmítaly. Mezi primární důvody patřila především ztráta jejich autonomního postavení (např. Praha), zvýšení příslušných daní, které byly v těchto místech nižší aj. Docházelo tak k tomu, že předměstské obce byly k městu připojovány proti své vůli, někdy bylo třeba i nařízení vládců příslušné země (Vídeň¹²¹ či Berlín¹²²).

4.3 Problematika průmyslového dědictví

Periferie měst byly jednou z hlavních míst, kde se koncentrovaly průmyslové objekty a areály, které jsou v posledních letech postupně bourány či konvertovány na budovy k jiným účelům. V souvislosti s tím je tedy nutné definovat i pojem tzv. průmyslového dědictví.

Průmyslové dědictví představuje naléhavé a současné téma. Zpočátku bylo pokládáno spíše za kuriozitu na okraji veřejného zájmu, avšak v posledních letech začalo být vyhledávané nejen nadšenci a veřejností, ale pozornost mu začala věnovat i média, odborná veřejnost či developerská sféra.¹²³ Ve velké části Evropy éra průmyslu zanechala působivý odkaz, nejen svým dopadem na společnost a krajinu. Tato epocha je považována za určující pro dějiny, a to nejen její počátek a následky, nyní je to však poprvé v souvislostech s jejím zánikem. Industrializace není pouze výrazným a rozlišujícím historickým fenoménem v naší

¹²⁰ Semotanová, E.: Zeměpisné názvosloví, s. 547-548.

¹²¹ Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 82.

¹²² Tamtéž, s. 97.

¹²³ Průmyslové dědictví, s. 8.

minulosti, je jedinou a nejvlivnější sociální a ekonomickou silou, která ovlivňuje společnost celého světa. Představovala skokovou proměnu společnosti, krajiny a hospodářství. K zániku průmyslu dochází po dvě poslední generace velmi rychlým tempem. V souvislosti s pozůstatky průmyslové revoluce lze pozorovat proměnu, nové uspořádání tradičních průmyslových krajin, jako výsledek nového směru vývoje většiny postindustriálních společností, které se vydaly cestou ekonomiky založené převážně na službách. Období trvajících hospodářské prosperity a stále stoupajícího růstu příjmů, nové trendy v maloobchodu, potřeba stavět více domů s následnými tlaky na využití tzv. brownfieldy a městské periferie, expandující automobilismus, zdůrazňování dopravní infrastruktury, které ženou krajinné změny v dosud nevídaném rozsahu velmi rychlým tempem. Mizení průmyslu představuje problém, který postihuje historické prostředí obecně, ale mnohé z toho, co mizí je výtvořem posledních dvou století – tedy charakteristické průmyslové budovy a krajiny, často nepochopené, podceňované a ponechané bez povšimnutí, podléhající úpadku či celkové asanaci, přesto tu a tam zralé k novému oživení.¹²⁴

První systematické snahy o zachování pozůstatků industrializace lze nalézt v polovině 19. století, jako přímý následek Velké výstavy v Londýně roku 1851 a obdobných událostí do konce století. Výsledkem raných pokusů o zachování předmětů industrializace bylo vytvoření slavných vědeckých a průmyslových muzeí v Evropě (Science Museum v Londýně, Deutsches Museum v Mnichově, další ve Vídni či Praze). Když industriální archeologie, disciplína, která se objevila v polovině 20. století, začala prosazovat ochranu a zachování staveb, technologií a prvků průmyslové krajiny, došla k tomu jako poměrně mladé hnutí souběžně s rostoucím všeobecným zájmem o ochranu historických budov a historické dědictví.¹²⁵ V roce 1973 se konal první mezinárodní kongres o zachování průmyslových památek. Z toho v roce 1978 vznikla mezinárodní organizace pro zachování průmyslového dědictví TICCIIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage).¹²⁶ Od 70. let 20. století se mnoho odborníků začalo zabývat regenerací průmyslových prostor s cílem nového využití. Regenerace, konzervace a nové využití průmyslového dědictví jsou však velmi nákladné. S rozrůstáním měst, jemuž podléhá většina hlavních evropských metropolí, se bývalé průmyslové oblasti mění v privilegované městské prostory s vysokou ekonomickou hodnotou pro realitní aktivity. Regenerovat průmyslový

¹²⁴ Cossons, N.: Průmysl včerejška, odkaz zítřku, s. 14-16. In: Průmyslové dědictví 2.

¹²⁵ Tamtéž, s. 23-24.

¹²⁶ Tamtéž, s. 20.

areál, aby získal nové využití, není vždy tou první volbou a uskutečnění vždy závisí na pochopení a přijetí veřejností.¹²⁷

Jedním z dalších řešení je konverze průmyslových budov, která však vyvolává řadu problémů. Rozhodující je zachování historické a památkové celistvosti. Kvalita projektů kolísá, protože památkové úřady nejsou schopné včas reagovat na tak rychle se rozšiřující trend a nestačí tak poskytovat kvalifikované rady a odborné vedení. Konverze často obnáší nevyhnutelný radikální zásah (důvodem bývá nezbytnost z obtížně zvládnutelného industriálního objektu učinit budovu použitelnou a finančně realizovatelnou), proto je jasné vymezení a rozpoznání historické hodnoty naprosto zásadní.¹²⁸ V některých případech se novým využitím nadbytečných průmyslových budov zcela proměnily někdejší industriální oblasti. Na základě toho se na nepoužívané průmyslové budovy přestalo pohlížet jako na břemena a staly se vyhledávaným přínosem.¹²⁹ Většina továren je buď už v nenávratnu nebo byla obsazena k účelům naprosto cizím jejich původní funkci. Budoucnost průmyslového dědictví zajistí vzájemně propojené iniciativy: vládní i nevládní, stejně jako obecní instituce, dobrovolná památková sdružení, developeři, architekti, inženýři i archeologové. Je však potřeba porozumění a podpora veřejnosti, jinak tento odkaz zanikne destrukcí, následkem obnovy a přestavby nebo nevhodností, zanedbáním. Mnohé průmyslové stavby přímo vybízejí k novému využití. S rozpoznáním historických a památkových kvalit je důležité také přijmout, že se vyplatí chránit a zachovat jejich charakteristické, osobité rysy, jako součást programu nového využití.¹³⁰

Záchrana, obnova a nové využití historických budov je ve své podstatě složitý úkol. Vedle zachování hodnot z minulosti při něm jde i o nalezení a vytvoření nových funkčních vztahů v objektech navržených a postavených původně pro jiné účely. Přes všechny problémy s tím spojené je ale dosažený výsledek, zachovávající zažité stavby a prostředí, bez ohledu na svoji kvalitu, všeobecně snadněji přijímán.¹³¹

¹²⁷ Jodar, M. P.: Komerční využití průmyslového dědictví, s. 102-103. In: Průmyslové dědictví.

¹²⁸ Cossons, N.: Průmysl včerejška, odkaz zítřku, s. 26. In: Průmyslové dědictví 2.

¹²⁹ Tamtéž, s. 24.

¹³⁰ Tamtéž, s. 28.

¹³¹ Suchomel, J.: Vyděrači a rukojmí, s. 44. In: Průmyslové dědictví 2.

5. Vybraná evropská města a jejich periferie

Z hlediska rozvoje měst je třeba upozornit, že mnoho evropských měst se snažilo napodobit proces proměny města podle Paříže. Jednotlivá města však měla různé výchozí pozice pro růst a proces budování metropolí v souvislosti s připojováním předměstských obcí se tak lišily. Problematika tzv. průmyslového dědictví je v jednotlivých městech (a celkově v příslušném státu) řešena různými způsoby a často zde lze k ní nalézt odlišný zájem a přístup.

5.1 Berlín

Berlín vystupoval do období industrializace a urbanizační modernizace na jedné straně jako hlavní město pruského státu, sídlo zemských úřadů a správní centrum většího regionu, na druhé straně jako místo s významnou výrobní a průmyslovou tradicí a základnou ovlivňující širší zázemí města. Díky tomu měl velmi dobrou výchozí situaci pro vytváření moderního velkoměsta.¹³² Do jeho velkoměstského vývoje po polovině 19. století nejprve zásadním způsobem zasáhl především král Vilém I., který usiloval o vytvoření reprezentativního hlavního města království. Osudy Berlína byly v této i v pozdější době spíše určovány rozhodnutím vlády než vůlí magistrátu. Týkalo se to i vypracování a aplikace Hobrechtova plánu v letech 1860-62. Vytvoření na Berlíně nezávislé aglomerace nezávislých měst, obcí a panství, resp. venkovských okresů vyhovovalo pruské politicko-policejní správě, přičemž na většině aspektů hospodářského i populačního vývoje velkoměsta nezáleželo. Strukturální proměny i další rozvoj aglomerace (relativní vylidňování centra a postupný odchod průmyslu za hranice Berlína na předměstí) byly podmíněny rozvojem a neřízeným utvářením systému dopravy, na který byla vázána stavební činnost. Problémem vytvoření Velkého Berlína byla především neochota samostatných předměstí přistoupit k infrastrukturním investicím a musely být k tomu donuceny. Velmi významným krokem byl vznik Velkého Berlína roku 1920, který tvořilo 20 okresů, avšak klasicky centralizovaným velkoměstem se nestal.¹³³

Berlín patřil k významným průmyslovým městům v Evropě. S tím se pojí i zájem o zachování průmyslového dědictví, a to nejen v Berlíně, ale i v celém Německu. Péče o historické technické artefakty a budovy začala v Německu dost brzy. Už v roce 1910 se objevila první publikace srovnávající kvalitní staré průmyslové budovy se stavbami německé moderny (zabýval se tím Deutscher Werkbund). Tentýž rok vznikl soubor fotografií

¹³² Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 83.

¹³³ Tamtéž, s. 97.

vzorových továrních budov, který putoval jako osvětová výstava po celém Německu až do roku 1914. Historické budovy posloužily jako vzor funkčního přístupu k budovám pro průmysl. Druhá vlna zájmu se zvedla na konci 20. let, kdy se ukázalo, že mnohé výrobní procesy začínají být neefektivní a že rychlá modernizace zničila či ohrozila značnou část historické technické architektury. Účelem mnoha německých publikací byla snaha podnítit zájem o průmyslové památky. Teprve po druhé světové válce, koncem 50. let, vznikl nový zájem o zachování reliktního průmyslu pro další generace. Akademická obec, novináři a umělci vytvořili koncem 60. let občanskou iniciativu pro nový postoj k průmyslové minulosti vysoce industrializované země, jakou se Německo stalo od konce 19. století. V letech 1973-74 byli první specializovaní odborníci začleněni do státních agentur pro záchranu historických památek. Současně v roce 1973 se ve východním Německu objevila kniha *Technische Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik*. Téhož roku oba německé státy vyslaly delegáty na 1. mezinárodní konferenci o zachování průmyslového dědictví TICCIH v anglickém Ironbridge. V 80. letech se průmyslové památky stále větší měrou začleňovaly do procesů modernizace měst, zvláště v západním Německu. Vodojemy, textilky, železniční nádraží a továrny měnily své využití v postupném omlazování oblastí, kde stará průmyslová zařízení dosluhovala. V letech 1989-1994 bylo zahájeno pečlivé plánování a jeho postupné uvádění do praxe s cílem zahrnout rozlehlé průmyslové památky do měnící se krajiny bývalé oblasti těžkého průmyslu v Německu.¹³⁴

Vedle obvyklých způsobů nakládání s průmyslovými objekty, jako je revitalizace, konverze či kompletní demolice, je Berlín unikátní v souvislosti s ojedinělým směrem konverze těchto areálů: nalezení nového využití jako součásti zelené infrastruktury městského organismu. Jedná se o propojení konverze post-industriálních zón v širším kontextu ve smyslu prostorového plánování města a podíl jeho obyvatel (např. přírodní park *Südgelände*, který se nachází v berlínské čtvrti *Schöneberger* na místě bývalého seřazovacího nádraží *Tempelhof*).¹³⁵

5.2 Vídeň

Zlomem ve vývoji Vídně přinesl revoluční rok 1848. Toto město, ačkoliv mělo pozici hlavního města říše a sídla ústředních orgánů, bylo ještě po revolučních letech 1848-49 stále stejnou svobodnou obcí jako jiná města či vesnice v Rakousku, a to i přes pokusy získat pro něj statut autonomního města, které vždy ztroskotaly kvůli odporu vídeňské městské rady.

¹³⁴ Föhl, A.: Záchranu průmyslové minulosti – zkušenosti z Německa, s. 32-33. In: Průmyslové dědictví, 2008.

¹³⁵ <http://vcpd.cvut.cz/1-429-a-k-t-u-a-l-i-t-y-escapismus-berlinskeho-industrialu.aspx> [ze dne 20.2. 2014].

V roce 1850 zahájilo město prvotní expanzi týkající se prostoru mezi barokní hradbou a tzv. Linienwall (vojenská linie obrany Vídně), který se stal součástí města ve formě šesti městských částí (okresů).¹³⁶ Předměstí však předtím nebyla samostatnými samosprávnými organismy, patřila pod svrchovanost města nebo to byly šlechtické a církevní enklávy spravované z Vídně. Spojením vzniklo tzv. Innenstadt (Vnitřní město), v němž nadále zůstalo stát středověké opevnění i volný pás starého vojenského nezastavitelného prostoru. Vojenské pásmo bylo odstraněno až roku 1857 a mělo být postupně zastavěno. Na místě původního středověkého opevňovacího pásu vznikla vídeňská Ringstrasse, okružní třída s řadou státních, veřejných i soukromých staveb nejvyšší reprezentační kategorie.¹³⁷ Centrum města se rychle rozrostlo o nové budovy (luxusní obytné domy, obchodní centra aj.), které byly výhodnější investicí než např. provoz továren. Proběhl proto přesun průmyslu z Vídně a bývalých předměstí za Linienwall. Postupně se zaplňovala stará připojená předměstí, rostla pracovní a funkční propojenost předměstských osad s bývalým předměstím.¹³⁸ Rozšíření Vídně v letech 1850-57 bylo motivováno ryze reprezentačními panovnickými záměry a provedeno absolutistickým rozhodnutím vládce: město ani předměstí nebyla subjektem jednání, pouze nositelem z něj vyplývajících nákladů a povinností. Vznik Velké Vídně roku 1890 byl nutným administrativním aktem, následujícím za vytvořením velkovídeňského společného daňového prostoru. Motivací byla snaha přenést část potravní daňové zátěže na Vídní konkurující předměstí. Všechny urbanistické, městotvorné a infrastrukturní momenty hrály při jednání o spojení sekundární roli, cílený rozvoj ekonomiky nebyl uvažován, stejně jako sociální aspekty slučovacího kroku. Připojované obce nebyly rovnocenným partnerem Vídně ani vládě. Ostrý centralismus a třídně bezpečnostní motivy hrály podstatnou roli. Roku 1905 byl prvním ekonomicky a urbanisticky motivovaným aktem připojení průmyslové a dělnické obce Florisdorf, přestože byl proveden i přes protesty vedení obce, po velmi rychlé dohodě města a vlády (proti vůli místodržitele) a za souhlasu panovníka.¹³⁹ V druhé polovině 20. století se Vídeň potýkala s problémem dopravy, docházelo k rozsáhlým demolicím, včetně historických budov. Město se rovněž stalo sídlem mnoha mezinárodních organizací.¹⁴⁰

Průmyslové dědictví ve Vídně a v celém Rakousku a literatura k němu se jeví jako velmi problematická záležitost. Existuje několik publikací zabývajících se průmyslovými stavbami, avšak problematikou jejich současného stavu a zachování se v nich autoři příliš nezabývají. Nejblíže k této problematice bylo stručné pojednání týkající se industriální archeologie, jejíž

¹³⁶ Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 63.

¹³⁷ Tamtéž, s. 65-66.

¹³⁸ Tamtéž, s. 68.

¹³⁹ Tamtéž, s. 72.

¹⁴⁰ <http://www.wien.gv.at/english/history/overview/international.html> [ze dne 15.3. 2014]

historický vývoj v Rakousku je celkem podobný mezinárodním tendencím. Roku 1815 vznikl ve Vídni National-Fabriksproduktenkabinett jako část dnešní Technické univerzity ve Vídni, který se měl zabývat průmyslovými objekty. Velmi podstatné bylo vydání zákona o ochraně památek z poloviny 20. let 20. století, který se vztahoval na technické kulturní památky. Roku 1976 byl vytvořen základ dnešního Institutu pro architekturu, památkovou péči a dějiny umění Technickou univerzitou ve Vídni, který měl za úkol zkatalogizovat technické a průmyslové památky v Rakousku. Průmyslová archeologie se jako vědecký obor vyučuje na zmíněné univerzitě od roku 1979.¹⁴¹

5.3 Bratislava

Bratislava (do roku 1919 Prešporok, česky Prešpurk¹⁴²) procházela od poloviny 19. století procesem modernizace, který se nejvýrazněji projevil až v prvních desetiletích 20. století. V roce 1850 bylo město charakterizováno jako nejdůležitější městské centrum severozápadního Uherska. Dynamický růst města ve druhé polovině 19. století způsobil zejména rozvoj průmyslu a s ním bezprostředně související rozvoj železniční dopravy (od roku 1840), stejně důležitá byla i říční doprava. Rozvoj průmyslu, nárůst počtu obyvatel doprovázený stavebním růstem města, se promítnul i do budování městské infrastruktury.¹⁴³ Na základě toho bylo třeba posilnit administrativní organizaci města. Území Bratislavy se od roku 1848 členilo na pět obvodů, tato organizace přetrvala do roku 1930. Součástí snah o uchopení dynamických procesů modernizace a výstavby byla také příprava regulačního plánu. Významný ve vztahu k organizaci stavebního vývoje Bratislavy na přelomu 19. a 20. století byl Městský stavební statut vydaný roku 1872. Tento předpis platil až do roku 1945 a jeho základní principy se ve městě dodržovaly až do 50. let 20. století. Začátkem 20. století se stavební vývoj města ještě více urychlil a bylo potřeba zhotovit regulační plán.¹⁴⁴ Po regulaci Dunaje se výstavba města rozšířila o nové průmyslové a obytné čtvrtě, do rostoucího centra průmyslu začali proudit za prací noví obyvatelé, stále početnější vrstva dělnictva.¹⁴⁵ Období 20. a 30. let 20. století bylo považováno za významné z hlediska výstavby podstatné části městské struktury města (bylo vybudováno mnoho nových ulic, náměstí a čtvrtí).¹⁴⁶ Přijímání nové výstavby, která radikálně měnila podobu historické

¹⁴¹ Wehdorn, M., Georgeacopol-Winischhofer, U.: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, s. XV-XVII.

¹⁴² Moravčíková, H.: Premeny obrazu mesta, s. 134. In: Medzi provinciou a metropolou.

¹⁴³ Tamtéž, s. 130.

¹⁴⁴ Tamtéž, s. 131-32.

¹⁴⁵ Dudeková, G.: Druhé mesto Uhorska, s. 85. In: Medzi provinciou a metropolou.

¹⁴⁶ Moravčíková, H.: Premeny obrazu mesta, s. 139. In: Medzi provinciou a metropolou.

Bratislavy, nebyla ani v meziválečném období uznávána jednoznačně.¹⁴⁷ Období druhé světové války lze označit jako dobu relativně bohatou na velké plány, ale chudou na jejich realizování.¹⁴⁸

Pro Bratislavu byl přechod k průmyslu určující pro její další vývoj. Na přelomu 19. a 20. století dostalo toto obchodnicko-vinařské město impuls k rozvoji výstavbou rozsáhlého průmyslu, takže se posunulo v Uhersku jako průmyslové centrum na druhé místo po Budapešti. Při budování nových továren mu částečně pomohla poloha u hranic: rakouská část monarchie stavěla v Bratislavě některé podniky a továrny. Některé továrny pracují dodnes. Velký význam mělo železniční spojení na všechny světové strany a přístav na Dunaji. Od začátku 20. století se začala u přístavu soustavně budovat tovární čtvrť a vyčleňovaly se rekreační plochy.¹⁴⁹

V případě Bratislavy, resp. celé Slovenské republiky, je situace v oblasti ochrany a využívání průmyslu podstatně odlišná od poměrů v jiných zemích. Aktuální trendy konverze původně průmyslových areálů pro jiné účely se prozatím neprosadily. Přestože tradice industrializace na Slovensku patří k nejstarším v Evropě, zachování průmyslového dědictví je v povědomí veřejnosti nedocenené, až zanedbané, u veřejnosti k němu převládá neuctivý vztah. O vztahu k průmyslovému dědictví se mlčí, a to nejen o stavbách, ale i o tradicích či duševním vlastnictví. V podvědomí obyvatelstva přežívá averze vůči průmyslovým areálům, které během své aktivní činnosti způsobovaly znehodnocení životního prostředí. Navzdory všeobecnému trendu oficiálního nezájmu o průmyslovém dědictví se i na Slovensku lze setkat se situacemi, kdy opuštěné průmyslové budovy, které už neslouží k původnímu účelu, nezanikly, ale úspěšně slouží k nové funkci. Ze široké škály funkčních možností se dosud podařilo aktivovat jen některé. Jedná se například o technická monotematická specializovaná muzea, která zpravidla vznikla z vybraných složek původních výrobních podniků. Na druhou stranu jde o funkční konverzi průmyslových budov, tedy vložení a rozvoj nové funkce do těchto objektů, ke které dochází v menší míře. Avšak je zde možné pozorovat pozitivní posun v názorech a v praktických přístupech k novému využití. Na Slovensku převažují realizace menšího rozsahu. Zpravidla zůstávají skryté před širší veřejností, navenek se nepropagují jako úspěšné konverze bývalých průmyslových budov.

¹⁴⁷ Moravčíková, H.: Premeny obrazu mesta, s. 137-38. In: Medzi provinciou a metropolou.

¹⁴⁸ Tamtéž, s. 139.

¹⁴⁹ Lipták, L.: Bratislava ako hlavné mesto Slovenska, s. 47. In: Medzi provinciou a metropolou.

Prokazují však, že pohyb v zájmu zachování této skupiny kulturního dědictví začíná být viditelný i citelný.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Kráľová, E.: Vytváranie záchranej siete pre priemyselné pamiatky na Slovensku, s. 110-111. In: Průmyslové dědictví.

6. Praha, její růst a průmysl v 19. a 20. století

6.1 Růst Prahy v 19. a 20. století

Hlavní město dnes zahrnuje řadu dříve samostatných městských lokalit. Lze je rozdělit do tří skupin. První tvoří tzv. historická města pražská (Staré Město, Josefov, Malá Strana, Hradčany, Nové Město a s nimi související Vyšehrad). Druhou skupinu tvoří někdejší vsi po obvodu Prahy, které se novodobým vývojem staly městy, která se v první polovině 20. století spojila s historickou Prahou v jeden celek. Administrativně se součástí města staly roku 1922 (s výjimkou Holešovic, které byly připojeny již roku 1884, a Libně v roce 1901). Třetí skupinu představují venkovská města a městečka, která byla k Praze připojena až v letech 1960-74.¹⁵¹

Pro první polovinu 19. století bylo příznačné zesílení urbanizace pražské předměstské zóny, kterou do té doby charakterizovala rozptýlená zástavba vinařských usedlostí ve svazích nad Smíchovem, Košířemi a na území pozdějších Královských Vinohrad, Žižkova, ale i Libně. Nejvýznamnějším urbanistickým činem se stalo roku 1817 založení empírového průmyslového předměstí Karolinenthal (od 30. let nazývané Karlín), jehož sachovnicový půdorys byl dotvořen až ve druhé polovině 19. století. Nově formovaným předměstím se stal i Smíchov. V pražské obci (spojení Starého Města, Nového Města, Malé Strany a Hradčan v jedinou obec, ke kterému došlo v roce 1784) bylo výraznou změnou zrušení staroměstských hradeb (roku 1866 a v letech 1874-76 velká část zbořena), na jejichž místě vznikl nový bulvár (dnešní Národní třída a Příkopy), nově byla postavena i Chotkova silnice z Klárova a začalo formování novodobých pražských nábřeží. Odstranění hradeb na mnoha místech umožnilo prorůstání městské zástavby předměstí do těsné blízkosti Prahy.¹⁵² Po zrušení hradeb zůstala mezi Prahou a předměstskými samostatnými obcemi pomyslná hradba, celní čára (tzv. akcíz), na níž se vybíral poplatek za přenesení potravin do Prahy.¹⁵³ Předměstské obce rostly rychle, největší růst vykazovala průmyslová předměstí Karlín a Smíchov.¹⁵⁴

V poslední čtvrtině 19. století se začala Praha přetvářet v moderní velkoměsto, jehož nové dominanty odrážely sebevědomí českého národního a politického života. Také v předměstské zóně se intenzivně rozvíjela novodobá výstavba – na území dosud samostatných obcí, které se většinou domohly městského statutu, vznikly rozsáhlé

¹⁵¹ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 196.

¹⁵² Tamtéž, s. 198.

¹⁵³ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 75.

¹⁵⁴ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 198.

urbanistické celky (Královské Vinohrady, Žižkov, Vršovice, Košíře, Libeň, Nusle, Vysočany, Karlín, Smíchov, Bubeneč a Břevnov. Především Vysočany, Karlín a Smíchov byly výrazně průmyslovými obcemi.¹⁵⁵ Roku 1884 byly k Praze připojeny Holešovice-Bubny a roku 1901 Libeň.¹⁵⁶ Na přelomu 19. a 20. století rostl počet obyvatel v předměstských obcích Prahy rychlým tempem. Zatímco nejstarší pražská předměstí Karlín a Smíchov nárůst obyvatel příliš nezaznamenaly, nejvíce obyvatel přibýlo na Královských Vinohradech a na Žižkově. Demografický růst zaznamenaly rovněž Holešovice-Bubny, Libeň, Nusle, Vršovice, Košíře, Michle a Vysočany.¹⁵⁷

Tři velké urbanistické akce charakterizují Prahu v tomto období: zboření hradeb, počátek asanace Josefova včetně dílčích asanací ve Starém a Novém Městě a výstavba výstaviště pro Zemskou jubilejní výstavu s přidruženými dopravními stavbami. Ke zmíněné asanaci došlo v souvislosti s důvody bytovými a pozemkovými, touhou po reprezentaci, hygienickými požadavky, napodobením cizích velkoměst i technickým pokrokem. Začátkem měla být přestavba nejhorší části Prahy (Josefova). Proto si pražská obec vymohla na císaři roku 1893 vydání tzv. asanačního zákona, který ve dvou vymezených oblastech, tj. v Josefově a v přilehlé části Starého a Nového Města, dal obci vyvlastňovací právo k nemovitostem a právo daňového osvobození v období 10 let. Vlastní asanace byla prováděna od roku 1895. Hlavní myšlenkou bylo zřízení nového pražského bulváru jako osy celé nové výstavby. S asanací (i s bouráním hradeb) však vystoupil do popředí rovněž faktor památkářský: památkáři s demolicemi nesouhlasili a snažili se jim zabránit. V souvislosti s tím byla roku 1893 vytvořena Soupisová komise k ochraně památek.¹⁵⁸

Každá část historické Prahy a také každá předměstská obec měla svůj vlastní ráz, přičemž některé dobové rysy byly společné. Celek Prahy, zhruba souvisle zastavěný, zasahoval do okolní krajiny nepravidelně; sledoval údolí potoků, staré zemské komunikace i tratě a zabíral staré osady s jejich jádry. Zástavba výškově kolísala přibližně od městského středu k okraji městského osídlení; nebyla však důsledná, na mnoha místech zůstávala nezastavěná místa různé velikosti (Letná, Invalidovna, vršovická pláň aj.). Ostrý přechod mezi městem a venkovem u hradeb, až na malé výjimky, zmizel a Prahu začaly lemovat shluky vil v zahradách nebo nepravidelná periferní zástavba.¹⁵⁹ Praha se postupně stala evropským velkoměstem průmyslového charakteru, které bylo správou podřízeno české buržoazii. Město se ze své staleté ustálené polohy rozšířilo na severovýchod do meandru

¹⁵⁵ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 198.

¹⁵⁶ Tamtéž, s. 198.

¹⁵⁷ Tamtéž, s. 198.

¹⁵⁸ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 86-88.

¹⁵⁹ Tamtéž, s. 109-10.

Vltavy jako nová Praha. Fakticky ji však obklopovala nová samostatná města na dalších světových stranách.¹⁶⁰

Již od počátku 70. let 19. století se objevovaly v návaznosti na koncepty optimálního využití městem vykupovaných zrušených fortifikačních pozemků a prostor v bývalém demoličním pásmu první vážné úvahy o vytvoření Velké Prahy. Šlo o snahy v mezinárodním kontextu časně, ale zároveň velmi promyšlené. Spojovací akce počátku 80. let (Vyšehrad a Holešovice-Bubny), které byly provedeny ihned, jak to umožnila změněná širší rakouská politická situace, uvolnily Prahu z aktuální prostorové nouze a vytvořily jí východisko pro další expanzi na obou březích Vltavy. Neúspěšná jednání o spojení Prahy s vnitřními předměstími aglomerace, propojené již řadou infrastrukturních vazeb, byla běžným jevem této doby ve všech středoevropských metropolích. Odpor samostatných předměstí, jejichž sociálně a ekonomicky orientované obavy ze spojení byly v řadě ohledů oprávněné, nebylo možné zlomit jinak než skrze ústřední moc. Podpora slučovacímú projektu ze strany zemského sněmu, poslanců, zemského výboru a snad i místodržitelství však nebyla dostatečně silná, aby ho urychleně prosadila. Nezávislá předměstí, která se sloučením do Velké Prahy nesouhlasila, nevytvořila nezávislá, dlouhodobé konkurence vůči Praze schopná urbánní centra s vlastním rozvojovým potenciálem. Projekt vytvoření Velké Prahy byl do roku 1908, resp. 1911, doveden do stadia realizace a nebyl završen pouze v důsledku dlouhodobého zablokování zemského sněmu. Po vzniku Československa byl projekt Velké Prahy završen, ovšem za cenu podstatného omezení dosavadní pražské autonomie ve prospěch státu.¹⁶¹ V případě Prahy nehrály pro vytvoření metropole prestižní motiv sjednocení aglomerace, stejně tak ani bezpečnostní protirevoluční nebo sociálně segregáční motivace. Proces spojování pražské aglomerace v jednotnou Velkou Prahu byl dominantně motivován vnitřními praktickými urbanistickými, infrastrukturními a komunálně ekonomickými ohledy. Praha se na historickém území nemohla od 80. let dále rozvíjet a vybavovat modernizačními zařízeními (tyto investice realizovala na území předměstí) a k tomu ztrácela ve prospěch předměstských obcí část poplatníků a hlavně průmyslových závodů (tedy i podstatnou část městských příjmů). To byly pro město závažné důvody, proč usilovat o připojení sousedních obcí a opakovaně iniciovat slučovací jednání s celým věncem předměstí.¹⁶²

Roku 1922 tak byla vytvořena Velká Praha. Do té doby tvořilo Prahu osm dříve samostatných měst (Staré Město, Nové Město, Malá Strana, Hradčany, Josefov, Vyšehrad, Holešovice-Bubny a Libeň). Města a obce, které v průběhu staletí vyrostly před hradbami,

¹⁶⁰ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 108.

¹⁶¹ Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu, s. 202-3.

¹⁶² Tamtéž, s. 272-73.

zůstávaly samostatnými správními celky. Velká Praha byla vytvořena podle zákona č. 114/20 Sb. z února 1920. S osmi pražskými čtvrtěmi se spojily v jednu obec – hlavní město Prahu – města a obce Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady, Žižkov, Dejvice, Břevnov, Bubeneč, Vršovice, Vysočany, Bohnice, Troja-Podhoří, Kobylisy, Prosek, Střížkov, Hloubětín, Hlubočepy, Jinonice, Košíře, Liboc, Motol, Radlice, Veleslavín, Vokovice, Sedlec, Střešovice, Braník, Hodkovičky, Hostivař, Krč, Michle, Nusle, Pankrác, Záběhllice, Malá Chuchle, Zátíší, Hrdlořezy, Malešice a Strašnice. Podle počtu obyvatel se Praha dostala na jedenácté místo mezi evropskými velkoměsty.¹⁶³

Meziválečná Praha byla ve smyslu četných plánovaných přestaveb v režii Státní plánovací komise. Vznikaly nové stavby různého charakteru (státní budovy, obchodní domy, podnikové centrály, dopravní stavby aj.), řešila se rovněž i dopravní situace.¹⁶⁴ Od 50. let Praha v porovnání s jinými hlavními městy celkově stagnovala. Město se plošně zdvojnásobilo, vytvořil se nový pojem širokého zázemí – aglomerace, vznikl i nový pojem územního plánování a plánování rozvoje města, nastoupily i nové způsoby výstavby po technické a organizační stránce s novou technickou politikou.¹⁶⁵ Zrychlilo se chátrání historického jádra města a místa zrušených soukromých provozoven zaplnily nevzhledné sklady. Docházelo k zaostávání v oblasti dopravní, sociální i kulturní infrastruktury metropole a celé sféry městských služeb.¹⁶⁶ Na přelomu 50. a 60. let byla zahájen hromadná výstavba panelových domů na sídlištích. Výrazná byla rovněž snaha o prosazení celistvé koncepce rozvoje a výstavby. V roce 1964 schválila vláda Směrný územní plán Prahy do roku 1990. Dne 30. října 1967 přijalo Národní shromáždění Zákon o hlavním městě Praze, jímž bylo upraveno metropolitní postavení Prahy. S účinností od 1. ledna 1968 k ní bylo připojeno 21 sousedních obcí.¹⁶⁷ V souvislosti s investičním rozmachem v 70. letech se podařilo uskutečnit některé velké záměry, které byly připravovány již za první republiky (výstavba metra a systému dopravních komunikací aj.). Zápornou stránkou tohoto investičního rozmachu bylo příliš jednostranné upřednostňování kvantity nové výstavby nad její architektonickou, estetickou i užitkovou hodnotou a malý zřetel k jejím urbanistickým a ekonomickým vazbám. Problémem byla rovněž i neschopnost oživit některé oblasti města, nepodařilo se ani zastavit chátrání vnitřních předměstí Prahy (Karlína, Žižkova, Vinohrad, Smíchova, Libně atd.). To uvolnilo prostor pro prosazení koncepce jejich plošné asanace a nahrazení plošnou panelovou zástavbou. Necitlivé demolici tak padlo za oběť

¹⁶³ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 200.

¹⁶⁴ Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha, s. 582-85.

¹⁶⁵ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 183, 191.

¹⁶⁶ Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha, s. 640.

¹⁶⁷ Tamtéž, s. 643, 645.

architektonicky cenné nádraží Těšnov (roku 1985) i velká část starého Žižkova. Šlo o projev jednostranně extenzivního, kvantitativního pojmání rozvoje města, shodného s přístupy, které vedly k opakovanému výraznému zvětšování území Prahy připojením desítek sousedních obcí v roce 1968 a 1974.¹⁶⁸

K významným změnám došlo po událostech roku 1989. Nově ustanovené orgány města začaly odstraňovat dědictví totality: ještě na přelomu 80. a 90. let městská rada nechala přejmenovat první desítky pražských ulic, veřejných prostranství, mostů a stanic metra, nesoucích dosud názvy po významných komunistických osobnostech, událostech či symbolech.¹⁶⁹ V roce 1990 byla Praha rozdělena novým zákonem do 56 (od roku 1992 do 57) samosprávných městských částí, zatímco pro státní správu nadále zůstaly v platnosti obvody Praha 1-10. Větší část působnosti státní správy byla v následujících letech postupně přenesena také na místní úřady nově vytvořených městských částí Praha 11-15.¹⁷⁰ Pro toto desetiletí byly rovněž významné četné rekonstrukce architektonických památek a dalších objektů. Došlo k oživení stavební činnosti v centru města, kde kromě vnitřních úprav a modernizace veřejných a soukromých budov vznikly nové architektonické objekty, postavené především pro bankovní domy, obchodní organizace a úřady. Výrazně se zpomalila výstavba nových obytných domů s výjimkou vilové zástavby. Zcela byla zastavena výstavba velkých sídlištních celků.¹⁷¹ Zhruba v posledním desetiletí a i v současnosti je rozvoj Prahy zaměřen především na celkovou modernizaci města.

6.2 Počátky pražského průmyslu a jeho rozvoj v 19. století

Do roku 1805 byla Praha ve svém vzhledu ještě nedotčena průmyslem. Charakterizovaly ji věže zvedající se vysoko nad střechami stejnorodého typu domů, nábřeží, ostrovy a celkem holé vrchy za hradbami města.¹⁷² Revoluční rok 1848 se stal významným mezníkem nového vývoje. Uvolnil Prahu politicky a odstranil hlavní překážky, jež do té doby stály v cestě jejímu hospodářskému životu. Praha se tak mohla začít proměňovat v moderní velkoměsto, rovněž se měly rychle zlepšit její poměry zdravotní, urbanistické, komunikační, obchodní aj. V polovině 19. století se v Praze plně rozvinula průmyslová revoluce a stará textilní výroba, obzvláště potiskování bavlněných tkanin (kartounů) během 50. let ustupovala do pozadí. Do 70. let se udrželo v provozu jen sedm kartounek, poté na jejich místo

¹⁶⁸ Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha, s. 651-52.

¹⁶⁹ Tamtéž, s. 695-96.

¹⁷⁰ Tamtéž, s. 697.

¹⁷¹ Míka, Z. a kol.: Dějiny Prahy v datech, s. 278.

¹⁷² Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 21.

nastoupily nové závody: strojírny. Nové provozy pronikaly na předměstí, protože pro velké závody nebylo uvnitř Prahy pro vysokou zastavěnost dostatek místa. První strojírna v Praze byla vybudovaná již roku 1823 v Libni a k ní rychle přibývaly další továrny. Praha se tak postupně stávala druhým hlavním centrem strojírenského průmyslu v celém Rakousku. Vedle strojírenství se zde rozvíjela i jiná výrobní odvětví: potravinářství, koželužství, rukavičkářství, výroba stavebních hmot apod. Silně vzrůstal také chemický průmysl.¹⁷³ Strojírenské podniky vzniklé v polovině 19. století znamenaly společně s pozdějším založením plynáren na předměstí mocný podnět pro růst průmyslových obcí, a to s následky urbanistickými i sociálními. Vznikající dělnická třída se zde stávala početně silnou vrstvou obyvatel.¹⁷⁴ Okolí Prahy se postupně zastavovalo samostatnými sídelními celky s mnoha továrnami, zejména u železnic, které je zbavovaly zeleného okolí.¹⁷⁵ V oblasti města uvnitř hradeb však došlo k úbytku průmyslu, protože poměrně hustá zástavba nevytvářela vhodné územní podmínky pro průmyslové závody, které byly plošně stále náročnější a vyžadovaly také železniční připojení.¹⁷⁶

Pro hospodářský rozvoj města mělo zvláštní důležitost osvobození řemeslné malovýroby zrušením staletých řemeslných cechů (20. prosince 1859) a vydáním nového živnostenského řádu roku 1860, který sice některá řemesla poškodil, ale volné a tovární výrobě neobyčejně prospěl tím, že se živnostenské podnikání stalo svobodným.¹⁷⁷

Po polovině 19. století nastal bouřlivý stavební růst okolních obcí formovaný průmyslovým rozvojem. Jak již bylo dříve zmíněno, roku 1884 byly k Praze připojeny průmyslové Holešovice-Bubny, kde již tehdy existovalo cca 35 továren, roku 1901 rovněž silně průmyslová Libeň.¹⁷⁸ V této době byly položeny základy dnešní struktury průmyslu v Praze, přičemž živelný růst vyvolával mnoho negativních jevů i hygienických disproporcí nejen pro nejbližší okolí, ale i pro vzdálenější oblasti.¹⁷⁹ Postupně byla budována či upravována vltavská nábřeží, vybudovány byly i některé přístavy (Holešovický přístav) a jiné rekonstruovány (přístav v Karlíně).¹⁸⁰ Dělnické obyvatelstvo Prahy bydlelo převážně na předměstích v pavlačových činžovních domech, v malých bytech nebo v podnájmech.

¹⁷³ Hlavsa, V.: Pražské teritorium v druhé polovině 19. století, s. 5.

¹⁷⁴ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 46, 48.

¹⁷⁵ Tamtéž, s. 56.

¹⁷⁶ Tamtéž, s. 62-63.

¹⁷⁷ Hlavsa, V.: Pražské teritorium v druhé polovině 19. století, s. 6.

¹⁷⁸ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 198.

¹⁷⁹ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 62.

¹⁸⁰ Tamtéž, s. 78-79.

Dělnické kolonie, stavěné zejména v Anglii a v Německu v blízkosti závodů, byly v Praze téměř výjimkou (např. dělnická kolonie v Mrázovce na Smíchově či v Holešovicích).¹⁸¹

Na přelomu 60. a 70. let 19. století umožnil hospodářský rozvoj dovést proces průmyslové revoluce. Příkladem růstu hospodářské síly české buržoazie byla účast Živnostenské banky spolu s německou Všeobecnou českou bankou na zakcionování pražských strojíren (Daňkovi, Breitfeldovy a Evansovy), čímž roku 1872 vznikla Strojírenská akciová společnost, dříve Breitfeld, Daněk a spol. Skupina českých podnikatelů založila roku 1871 v Libni novou strojírna nazvanou První českomoravská strojírna. V květnu 1873 začala krachem na vídeňské burze hospodářská krize, která měla pro mnohá průmyslová odvětví nedozírné následky: mnoho akciových společností se zhroutilo, propouštěly se tisíce dělníků, některé závody musely být dokonce uzavřeny.¹⁸²

V 80. letech se v českých zemích začala uplatňovat elektřina jednak v nové telekomunikační technice, zejména však v nové technice osvětlovací: roku 1881 se v Praze poprvé objevily Křižíkovy obloukové lampy, v roce 1894 bylo na Václavském náměstí instalováno první stálé elektrické osvětlení. Městská elektrárna na Žižkově, založená roku 1888, byla první svého druhu v Čechách.¹⁸³ Zavedením elektrizace vzrostla Praha do konce století územně téměř na dvojnásobek a průmyslová výroba se prudce rozrostla.¹⁸⁴

Význačným rysem zejména poslední třetiny 19. století, který byl v přímé souvislosti s výstavbou města i s rozvojem průmyslu, bylo rozšiřování a zlepšování místní a dálkové dopravy. V letech 1872-73 bylo rozšířeno nádraží Státní dráhy (Praha Střed), postaveno osobní nádraží Rakouské severozápadní dráhy (Těšnov), otevřena spojovací trať mezi Státním nádražím a Západním nádražím (Smíchov), vybudována Buštěhradská spojovací dráha atd.¹⁸⁵

6.3 Pražský průmysl ve 20. století

Pražský průmysl prošel počátkem 20. století několika krizemi. Nejvýznamnější z nich přišla v letech 1901-03: v jejím průběhu se bankovní a průmyslový kapitál významně provázal. Ve strojírenství, které bylo od poslední třetiny 19. století hlavním odvětvím pražského průmyslu, vyvrcholil počátkem 20. století proces koncentrace.¹⁸⁶ Utvořily se dva obrovské koncerny. V jednom z nich, který se opíral o Živnostenskou banku, se sloučily strojírny patřící akciové společnosti Českomoravské strojírny, Breitfeld, Evans a spol. a inž.

¹⁸¹ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 92.

¹⁸² Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 198.

¹⁸³ Tamtéž, s. 198.

¹⁸⁴ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 62-63.

¹⁸⁵ Hlavsa, V.: Pražské teritorium v druhé polovině 19. století, s. 7.

¹⁸⁶ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 198.

Kolben a spol., vystupující nadále pod názvem Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD). Ve druhém koncernu se soustředily továrny a. s. patřící původně firmám Škoda, Ruston, Bromovský a Ringhoffer. K tradičním výrobním odvětvím přibyly před 1. světovou válkou nová: zásluhou Kolbenky se rozvinula výroba elektromotorů a zařízení pro vodní elektrárny, v Českomoravské se začaly vyrábět lokomotivy pro železnice. Roku 1907 založila Českomoravská spolu s Ringhofferovkou Pražskou továrnu na automobily. O dva roky později Českomoravská vykoupila Ringhofferův podíl, přičlenila automobilku jako zvláštní oddělení ke svému závodu a od roku 1910 zde zavedla sériovou výrobu automobilů značky Praga.¹⁸⁷

V období před 1. světovou válkou vznikla v Praze řada nových staveb technického rázu. Nejvýznamnějším hygienickým technickým zařízením z této doby je vybudování jednotné vodovodní sítě v letech 1908-13. Zavedení ústředního vodovodu umožnilo, aby byla v Praze a jejích předměstích budována jednotná kanalizační síť.¹⁸⁸ Válka a její hospodářské následky přerušily na čas veškerou investiční činnost. Největší inženýrská díla v první republice se soustředila na několik míst. Po dokončení splavnění Vltavy a po úpravě kolem Štvanice se k nim připojilo zkrácení oblouku Vltavy. Po částečném překonání poválečné krize se přistoupilo k úpravě plochého území mezi Holešovicemi, Karlínem a Libní, označovaného názvem Maniny. Vltava v této oblasti byla pouze splavněná a tekla v bezprostřední blízkosti průmyslové Libně, Holešovic a Vysočan. Při úpravě bylo vytvořeno průkopem v mírném oblouku nové koryto řeky. Řečiště se tak zkrátilo a zvětšila se odtoková rychlost vody, takže stačilo pojmout i staletou vodu. Tím se Karlín a Libeň ochránily před zatopením. Starý Libeňský přístav byl přebudován pro potřebu loděnice, sloužící vltavsko-labské vodní dopravě. K dalším úpravám došlo také v místech Holešovického přístavu.¹⁸⁹

Pro vytváření obrazu nového velkoměsta byla významná i výstavba průmyslových objektů. V období první republiky se soustřeďovaly převážně do dvou oblastí, starší vysočanské a mladší hostivařské. Zatímco ve Vysočanech se vývoj uzavíral, poskytovala druhá oblast všechny podmínky pro nový rozvoj. Přesto mnoho průmyslových závodů a řemeslnických dílen proniklo i do středu města. Velké závody rostly i v ostatních průmyslových centrech: na Smíchově, v Libni a Holešovicích; další podniky byly zakládány i v okrajových obvodech – v Jinonicích, na Pankráci, v Hloubětíně; i na hranicích města – v Modřanech, Radotíně, Letňanech. Tak si Praha i navenek udržovala charakter

¹⁸⁷ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 199.

¹⁸⁸ Tamtéž, s. 199-200.

¹⁸⁹ Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 147-48.

průmyslového velkoměsta.¹⁹⁰ Stavební rozvoj města si vyžádal podstatné rozšíření městské hromadné dopravy (elektrická dráha, autobusy).¹⁹¹ Těžký průmysl se postupně stěhoval a soustřeďoval na závětrnou stranu města, do Holešovic, Libně a zejména Vysočan, kde byly volné a levné pozemky, a tedy i možnost rozšiřování závodů. Rozvíjel se i lehký průmysl v různých čtvrtích, který nepotřeboval železnici ani řeku (Koh-i-noor ve Vršovicích, Křížík na Smíchově, Orion na Vinohradech aj.). V roce 1921 byla v Praze zastoupena všechna soudobá odvětví průmyslu.¹⁹² Do popředí se dostával zájem o Vltavu a její splavnost, v souvislosti s tím docházelo k radikálním úpravám: rušily se jezy, upravovala se nábřeží, stavěly se nové mosty.¹⁹³

V období Protektorátu nastal hospodářský propad a mnoho továren bylo přinuceno změnit svůj výrobní program a podílet se na válečné výrobě pro Velkoněmeckou říši. Prudký, převážně koncepční růst Prahy, který se odehrával ve 20. a 30. letech, ustal. Nálety v závěru 2. světové války způsobily v Praze rozsáhlé škody – zejména na východním okraji města (Vysočany, Libeň), kde postihly řadu významných průmyslových závodů. V letech 1945-46 bylo mnoho podniků jakožto majetek Němců, kolaborantů a zrádců na základě dekretů prezidenta republiky konfiskováno, některé podniky byly znárodněny. Prudký extenzivní růst se však pražského průmyslu týkal jen v omezené míře. Charakteristickým rysem bylo postupné zastarávání strojního a technického vybavení většiny továren v důsledku dlouhodobého nedostatku inovačních investic.¹⁹⁴

Rok 1989 znamenal pro pražský průmysl, živený z velké části politickými zájmy státu, počátek velkého krachu. Po několik let ještě výroba dožívala z dříve uzavřených kontraktů, ale ve skutečné mezinárodní konkurenci již tradiční pražské podniky neuspěly. Následná privatizace, četné majetkové a strukturální změny firem, vyvážení výroby z města spolu s aplikací efektivnějších výrobních procesů a rušením neefektivní výroby znamenala v dalších dvou desetiletích proces zániku pražského průmyslu a s ním související zánik tradičních továrních areálů, včetně překotné demolice mnoha zajímavých budov.¹⁹⁵ V průběhu 20. století se k továrnám, vystavěným původně na předměstích, město nejen přiblížilo, ale doslova je obklopilo, a tak se stala brownfields vítanou územní rezervou pro developery. Pozemky po

¹⁹⁰ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 200.

¹⁹¹ Tamtéž, s. 200.

¹⁹² Vančura, J., Kohout, J.: Praha 19. a 20. století, s. 114.

¹⁹³ Tamtéž, s. 114-16.

¹⁹⁴ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 200.

¹⁹⁵ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 7.

zbořených továrnách blíže středu města byly v centru pozornosti nejdříve (oblast Smíchova, Karlína, Libně), dále se developeři zaměřují např. na oblast Vysočan.¹⁹⁶

Hlavní město se v posledním desetiletí proměnilo a ožilo. Přes všechny obtíže a problémy zahájilo novou expanzi ze své reálné i pomyslné hranice, spojenou s hlubokou proměnou ekonomické a sociální struktury i základních funkcí velkoměsta. Ztráta převážné části tradičního těžkého a strojírenského průmyslu je postupně nahrazována rozmachem sektoru služeb a terciérní sféry včetně oblasti kultury a vzdělávání.¹⁹⁷ Pro průmyslovou výrobu znamenala poslední dvě desetiletí po roce 1990 doslova apokalypsu. Pohled na nemilosrdně bourané velké a slavné pražské továrny však podnítil alespoň první známky všeobecného zájmu o industriální architekturu a historii průmyslu.¹⁹⁸

6.4 Průmyslové dědictví

Praha má ve vývoji památkové péče, jako výrazu zájmu společnosti uchovávat podstatné hodnoty dědictví minulosti, v českých zemích mimořádné postavení. České hnutí na ochranu památek tu má své počátky a v určitém smyslu i evropský primát. Tím je míněna ochrana urbanistických celků, k níž vždy vybízela mimořádná krása a souznění přírodních i člověkem budovaných prvků, které tvoří pražskou městskou krajinu. Pražská kulturní veřejnost si začala hodnoty města uvědomovat velmi brzy. V roce 1900 byl založen Klub Za starou Prahu a na jeho půdě se v teoriích a studiích tehdejších nejlepších českých architektů již v meziválečném období zrodila pozoruhodná, dodnes aktuální idea funkční reanimace památek a historických čtvrtí jako protiváha k opakovaným návrhům na jejich plošné boření. Industriálního dědictví se ale toto úsilí netýkalo. V počátcích formování teorie i praxe památkové péče teprve vznikalo a pro svůj rozvojový dynamismus se často s tradičními stavebními a urbanistickými celky dostávalo do konfliktu. Čím dříve a více u nás sílilo hnutí za ochranu památek, tím méně v něm měla naděje získat své místo myšlenka, že i industriální stavby a jejich zařízení mohou být a jsou svědky historie člověka. Památkáři jim přiznávali právo na ochranu nanejvýš jako movitých položek v muzejní péči. Tento lhostejný, nejednou přímo nevraživý postoj památkové péče k industriálnímu dědictví bylo a dodnes je nesmírně obtížné překonat. Po druhé světové válce na rozdíl od Velké Británie, Německa, Nizozemska a Skandinávie, kde lze nalézt nápadité konverze bývalých průmyslových areálů k alternativním soudobým účelům a funkcím, se v Praze nedalo s ničím podobným setkat.

¹⁹⁶ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s.7.

¹⁹⁷ Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha, s. 702.

¹⁹⁸ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 5-6.

Nedocení doprovázelo industriální dědictví města po celou dobu komunistické éry. Jen ty individuální celky, které sloužily své původní funkci, byly udržovány a ostatní naopak chátraly a zanikaly. O možnostech konverze, jaká v té době již s úspěchem probíhala v západní Evropě, nemůže být řeč. Naopak, Praha si nechala vzít a odstřelit nádraží Těšnov, jednu z architektonicky nejušlechtleji ztvárněných budov svého druhu v Evropě. Navíc šlo o budovu stavebně zdravou, schopnou reutilizace pro širokou škálu soudobých funkcí.¹⁹⁹

Je to zejména totalitní éra, která je spjata s nezájmem a neúdržbou průmyslových areálů. Jako příklad lze jmenovat hodnotný průmyslový komplex smíchovských Ringhofferových závodů, které kdysi šířily slávu české a pražské industrie po celém světě. Ačkoli byl plně schopen smysluplné konverze, zbyl dnes z tohoto dobře dochovaného komplexu jen relikt, utopený v současném obchodním centru. Stejný osud se naplňuje i u neméně slavné jinonické Waltrovky.²⁰⁰

Na stav průmyslového dědictví u nás upozorňuje bienále Industriální stopy, které je pořádáno již déle jak jedno desetiletí. Za tu dobu proběhlo mnoho akcí a konferencí, balancujících mezi často protichůdnými pohledy a motivacemi různých profesí, které o osudech industriálních staveb rozhodují. Podařilo se přivést zahraniční experty a představit zkušenosti zemí, které díky nepřerušené kontinuitě mají mnohaletý náskok. Vycházejí publikace, které přesvědčivě vypovídají o nesporných hodnotách. Na více úrovních a v různých institucích probíhají výzkumy, které dosud opomíjenou část kulturního dědictví mapují. Mnohé z objektů, o kterých ještě před deseti lety lidé pochybovali, jsou už na seznamu státem chráněných kulturních památek. Industriální památky jsou také běžně nabízeny jako alternativní turistické cíle, konají se v nich koncerty, točí se tam komerčně úspěšné reklamy atd.²⁰¹

Orientační seznam nejznámějších zaniklých staveb průmyslového dědictví z Registru Výzkumného centra průmyslového dědictví zahrnuje přes sto objektů a areálů zbouraných pouze v období od 70. let do konce 90. let 20. století. S tím, jak se vzdalujeme začátkům industriální éry, tempo zániku starých továrních areálů zřetelně zrychluje. Byla to právě již dříve zmíněná demolice nádraží Těšnov, která se stala vyústěním diskuzí, mocenských vlivů a ambicí, zapůsobila i jako impuls pro vyhraněnější zájem a obavy o mizející hodnoty. Likvidace nádraží pravděpodobně přispěla k založení Sekce pro ochranu průmyslového dědictví při Národním technickém muzeu. Reakce na demolici tehdy byly i navázáním na

¹⁹⁹ Štulc, J.: Zápas o autentické hodnoty industriálního dědictví Prahy, s. 154, 156. In: Průmyslové dědictví.

²⁰⁰ Tamtéž, s. 156.

²⁰¹ Co jsme si zbořili, s. 8.

hnutí industriální archeologie ve Velké Británii a Německu.²⁰² První akcí Sekce ochrany průmyslového dědictví na počátku 90. let byla výstava Industriální architektura: nevyužitě dědictví. Vycházela z oživeného zájmu o vlastní historii, jejímž zhodnocením, novým využitím, a také konverzí industriální architektury by přispěla k dalšímu rozvoji.²⁰³

Pro industriální dědictví platí i dnes jakýsi darwinistický princip: přežívá jen industriální stavba či komplex, který si udržel funkci, kvůli které byl v minulosti postaven. To je případ komplexu Engelovy vodárny v Podolí, která se po nedávné, kvalitně provedené obnově stala památkovou a architektonickou perlou hlavního města. Takové štěstí bohužel většina ostatních technických a industriálních souborů nemá.²⁰⁴

²⁰² Co jsme si zbožili, s. 10-11.

²⁰³ Tamtéž, s. 12.

²⁰⁴ Štulc, J.: Zápas o autentické hodnoty industriálního dědictví Prahy, s. 156. In: Průmyslové dědictví.

7. Sonda: Karlín

7.1 Vývoj do konce 18. století

Nejstarší zmínky o rozsáhlém území východně od Prahy pocházejí z 10. století: při svém založení v roce 993 jej dostal břevnovský klášter od knížete darem. Tyto pozemky se nacházely mezi vsí Rybníkem (dnes na Novém Městě v okolí kostela sv. Štěpána) a starobydlou osadou německých kupců, Poříčí. Dále k němu patřila také krajina mezi vltavským břehem a okolními návršími (hora Vítkova a Mezihoří). Toto území ve 13. století vlastnil král Přemysl Otakar I., který jej daroval řádu německých rytířů, od nichž přešlo do rukou křižovníků s červenou hvězdou, špitálních kláštera bl. Anežky, podle nichž se tato oblast začala označovat Špitálské pole (či Špitálsko). Změnu přineslo založení Nového Města pražského Karlem IV. v roce 1348. Nová městská hradba rozdělila křižovnický majetek, jehož část uzavřená do městských zdí byla vyvlastněna a nahrazena řádu jinde. Právě tato půda byla dobře obdělávaná a úrodná, nacházely se zde pole, louky, zahrady a sady, na rozdíl od pozemků za hradbami, které často postihovaly povodně a svou hodnotou byly druhořadé. Již v této době se začal vyskytovat nový název pro toto území: Zábransko. Nařízením z roku 1357 o osázení návrší kolem Prahy vinnou révou způsobil Karel IV. na Špitálsku proměnu krajiny.²⁰⁵ Z Nového Města bylo Špitálsko přístupné Špitálskou nebo Poříčskou bránou, která byla v původních gotických hradbách v ose ulice Petrské, na území pozdějšího Severozápadního nádraží (Těšnova). Proto také stará cesta, která tudy vedla, probíhala přímo od původní brány dnešní Pobřežní ulicí a byla hlavní tepnou tohoto území.²⁰⁶

Na začátku husitských válek bylo Špitálské pole připomínáno v souvislosti s bitvou na vrchu Vítkově roku 1420, o čtyři roky později znovu, když zde pražané uzavřeli mírovou dohodu a smířili se zásluhou Jana Rokycany s Žižkou a jeho polními vojsky, s kterými přitáhl k Praze s úmyslem ji dobýt. Špitálska se v té době zmocnili Pražané, ale do roku 1454 je na příkaz krále Ladislava Pohrobka museli vrátit křižovníkům. Jen pás území při vltavském břehu zůstal majetkem Starého Města.²⁰⁷ Křižovníci postupovali zákupním právem jednotlivé části špitálských pozemků zemědělcům, kteří za určitý roční plat, různé dávky a robotní práce zde obdělávali půdu. Mnoho z nich se sem přistěhovalo a usadilo se v místech dnešní Pobřežní ulice. Tak byl položen základ osady, která pozvolna rostla a první písemná zmínka

²⁰⁵ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 40.

²⁰⁶ Lejsková-Matýášová, M.: Od Špitálska ke Karlínu, s. 5.

²⁰⁷ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 9.

se o ní uchovala až z roku 1422. Ta hovoří o předměstí za Poříčskou bránou, jenž brzy dostalo název Těšnov (poprvé roku 1437).²⁰⁸

Díky tomu, že široký pruh půdy při břehu Vltavy byl v majetku Starého Města, byl tok řeky využit k prvním průmyslovým podnikům. Byly zde situovány mlýny Na kameni, které však byly smety povodní roku 1432, ale později znovu vybudovány. Krátce po roce 1500 zde staroměstská obec vybuodovala jednu z prvních papíren v Čechách. Nedaleko mlýnů Na kameni se nacházela rovněž staroměstská obecní prachárna, v níž se vyráběl střelný prach. Když ji němečtí vojáci roku 1547 vypálili, byla po třiceti letech zřízena nová na protějším ostrově Štvanici. Celé území Zábřanska se tak dělilo na dvě odlišné části. Jižní, která náležela křižovníkům, byla vysloveně zemědělská; naopak severní, v majetku pražské obce, se zvolna měnila v oblast průmyslovou, což v pozdějších desetiletích a staletích vyniklo ještě důrazněji.²⁰⁹ Roku 1504 byl pro nemocné infekčními chorobami při vltavském břehu postaven kostel Obrácení sv. Pavla se špitálem. Budova špitálu a později chudobince, při němž byla lázeňská budova a u řeky i hospodářský dvůr, stávala severně od kostela. Na jižní a východní straně kostela se nacházel rozsáhlý hřbitov.²¹⁰

Roku 1580 zde žily téměř čtyři desítky poddaných křižovnického kláštera a více než padesát pražských měšťanů vlastnilo nebo mělo pronajato na Špitálském poli vinice, chmelnice a zahrady. Doba hospodářského rozkvětu skončila stavovským povstáním a následnou třicetiletou válkou.²¹¹ V průběhu stavovského povstání si Pražané přivlastnili pozemky křižovnického řádu, ale po bitvě na Bílé hoře je museli vrátit. Po třicetileté válce bylo Zábřansko zpustošeno. Prvotiny zdejšího průmyslu: mlýny a papírny byly spáleny, špitál se všemi budovami i kostelem zbořen, totéž platilo i u obydlí usedlíků, zničeny byly rovněž i sady, vinice i pole. Pražská obec přistoupila na obnovu jedné papírny, znovu byl postaven svatopavelský kostel, půda byla znovu obdělávána, avšak na místech vinic vznikaly zelinářské zahrady.²¹² Mohutné barokní hradby, které měly z pražských měst vytvořit nedobytnou vojenskou pevnost, oddělily Špitálsko od Nového Města. Při této příležitosti se posunula Poříčská brána, která doposud stála v blízkosti novoměstského kostela sv. Petra, na osu ulice Na Poříčí, od níž nyní vedla nová obchodní cesta směrem k Libni a dále.²¹³

Významnou událostí pro celý prostor Karlína byla stavba Invalidovny (měla sloužit jako domov pro vojenské invalidy a popř. jejich rodiny) ve druhé čtvrtině 18. století. Kdyby byla

²⁰⁸ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 41.

²⁰⁹ Tamtéž, s. 43.

²¹⁰ Tamtéž, s. 44.

²¹¹ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 9.

²¹² Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 44-45.

²¹³ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 10.

skutečně zbudována podle původního plánu, změnila by úplně vzhled celého prostoru. V roce 1728 se započalo s uskutečňováním plánu, jehož autorem byl Kilián Dientzenhofer. Měla to být monumentální stavba s devíti dvory obstavenými budovami. Kolem každého dvora v přízemí byly projektovány arkádové chodby. V severním průčelí uprostřed měl být hlavní vchod ve vystupujícím rizalitu. V prostředním dvoře měl být zbudován chrám, k němuž měly vést z protilehlých traktů čtyři kryté chodby.²¹⁴ Stavba byla financována z peněz nadace, kterou založil roku 1658 florentský hrabě Petr Strozzi. Po rozhodnutí postavit Invalidovnu u Prahy byly zakoupeny pozemky ve východní části dnešního karlínského prostoru od křížovnického řádu a několika dalších vlastníků. Základní kámen položil 15. srpna 1732 císař Karel VI. a stavba pokračovala do roku 1737, kdy byly vyčerpány finance z nadace Strozziho.²¹⁵ Z původního projektu však byla pro nedostatek prostředků uskutečněna jen jedna devítina zamýšlené stavby, a to severovýchodní nároží s jediným dvorem. Místo chrámu byla uvnitř kaple. Před průčelím budovy až k silnici byl upraven sad a na jih od budovy zelinářská zahrada. Na okolních pozemcích byl zřízen i invalidní hřbitov při úpatí Vítkova s barokní kaplí.²¹⁶ Invalidovna měla vlastní samosprávu, dvoutřídní školu, nemocnici, lékárnu, jídelnu, umývárny, vězení a další vybavení. Areál budov byl vybaven vlastní kanalizací a vodovodem. Měla i vlastní pivovar, jatka, prádelnu, pekárnu, hospodářský dvůr i obsluhu hasičské výzbroje.²¹⁷ Všechny tyto objekty byly však za čas dány do nájmu, protože je nemohla sama spravovat. Byla také odprodána i část původně zakoupených pozemků.²¹⁸

Konec válečných událostí kolem poloviny 18. století přinesl Špitálsku a za Poříčskou bránou uklidnění. Objevovaly se nové obytné a hospodářské budovy a první hostince. Docházelo k obnově zahrad, vinic a chmelnic kolem starých cest, které tudy vedly. V roce 1784, kdy celé Špitálsko zaplavila povodeň, zde stálo 37 staveb, roku 1816, těsně před založením Karlína, 43 staveb.²¹⁹ Josefínská doba a reformy s ní spojené se dotkly i území Špitálska. V těsném sousedství rozšířeného vojenského hřbitova byl roku 1787 založen jako důsledek tolerančního patentu evangelický hřbitov pro celou Prahu. Rovněž byl v této době zrušen kostelík Obrácení sv. Pavla spolu se špitálem a hřbitovem. Odsvěcený kostel a přilehlé pozemky měly být rozprodány. Tím byly odstartovány první větší změny, se kterými se území Špitálska začalo proměňovat. Josefínské reformy rovněž podpořily rozvoj manufakturního

²¹⁴ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 45.

²¹⁵ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 11.

²¹⁶ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 45-46.

²¹⁷ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 11.

²¹⁸ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 46.

²¹⁹ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 12.

podnikání. Uvolněné poměry se nejdříve projeví v samotné Praze, kde vznikaly nové textilní manufaktury, především kartounky. Manufakturní podnikatelé však stále častěji hledali vhodnější podmínky pro své podniky za pražskými hradbami, na území nově vznikajících předměstí.²²⁰

7.2 Založení Karlína a jeho průmyslový rozvoj

Vznik nových usedlostí a prvních manufaktur, stejně jako příznivé poměry pro další stavební činnost, přitahovaly k území Špitálska pozornost podnikatelů i pražské veřejnosti. Tento zájem přivedl úřady k názoru, že další předpokládaná stavební činnost zde bude muset být usměrněna. V roce 1816 vypracoval stavební úřad při zemském guberniu návrh regulačního plánu budoucí zástavby. Plán, který sestavil Jiří Fischer, rozdělil území bývalého Špitálska třemi hlavními, podélně probíhajícími ulicemi a šesti ulicemi na ně kolmými. Hlavní ulici a zároveň osu předměstí tvořila stávající brandýská silnice, převzata byla i starší cesta podél vltavského nábřeží, dnešní Pobřežní ulice. Gubernium v roce 1817 stanovilo polohu budoucího náměstí, jeho rozměry, umístění kostela, po jehož stranách měla stát škola a fara. Stranou od hlavních komunikací poblíž Vltavy měla nalézt své místo řemesla vyznačující se hlukem. Urbanizační projekt Karlína v první polovině 19. století byl ve srovnání s jinými městy v českých zemích zcela ojedinělý a neměl až na výjimky obdoby. Vzniklo zde architektonicky jednotné, ve své době moderní obytné i průmyslové předměstí. V květnu následujícího roku gubernium plán spolu se žádostí o souhlas se založením nového předměstí poslalo k císařskému dvoru do Vídně, který odpověděl kladně.²²¹ Ještě před tímto jednáním navrhl krajský úřad Kouřimského kraje, aby nové předměstí neslo název Karolinenthal na počest manželky císaře Františka I. Karoliny Augusty. Také tento návrh byl schválen a 23. června 1817 císař potvrdil založení předměstí. Český překlad názvu Karolinenthal však působil zprvu potíže. Objevoval se v podobě Karolinov, Karlínov, Karolinčany a Karolinino údolí. Na počátku 30. let se objevil název Karlín, který předchozí varianty zastínil a používá se dodnes.²²²

Založením předměstí Karlína se poměr mezi obyvatelstvem a vrchností nezměnil. Křižovnický řád prostřednictvím svého vrchnostenského úřadu řídil správní, berní a soudní agendu, což znamenalo, že od svých poddaných vybíral daně a dávky. Schvaloval rovněž majetkové převody, nemovitosti, uděloval stavební povolení atd. Určité náznaky obecní

²²⁰ Míka, Z.: Karlín, nejstarší předměstí Prahy, s. 16.

²²¹ Míka, Z.: Karlín, první předměstí Prahy, s. 24-25.

²²² Míka, Z.: Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu, s. 82.

samosprávy byly patrné roku 1827, kdy byli voleni z obyvatelstva tzv. reprezentanti obce, potvrzování vrchností a řídící se jejich pokyny.²²³ S růstem obce a s přibýváním obyvatelstva se zhoršily vztahy mezi poddanými a vrchností tak, že se obyvatelé Karlína v druhé polovině 30. let obrátili se stížností na svou vrchnost ke krajskému úřadu Kouřimského kraje. Obsahem stížnosti bylo nesprávné a neoprávněné vybírání různých dávek, finanční nepořádky a snaha Karlínských změnit dosavadní postavení obce a vytěžit výhody z označení předměstí v zakládací listině. Spor byl řešen až do roku 1844, kdy gubernium rozhodlo, že Karlín zůstane poddanskou obcí v majetku dosavadní vrchnosti, ale získá určitou autonomii ve správě obce. Tento rok lze považovat za počátek karlínské obecní správy. Spor byl definitivně ukončen roku 1848, kdy bylo zrušeno patrimoniální zřízení.²²⁴

Vznikající průmysl a rostoucí obchod vedly roku 1822 k založení říčního přístavu v Karlíně. Vltavské rameno mezi karlínským nábřežím a přilehlými ostrovy poskytovaly vhodné prostředí. U přístavu vyrostly v letech 1846-49 skladištní budovy, roku 1869 došlo k jeho rozšíření.²²⁵ Před polovinou 19. století se výstavba soukromých obytných domů v Karlíně zpomalila, vznikaly stavby veřejného charakteru. Kromě plynárny (1845-47) byl v letech 1846-49 postaven viadukt Pražsko-drážďanské dráhy (tzv. Negrelliho viadukt). Přibližně ve stejné době byla zbudována Ferdinandova kasárna. Význam nového předměstí se zvyšoval tím, že v něm vznikalo stále více průmyslových podniků. Vyvíjely zde činnost již dvě kartounky, objevily se dvě přádelny bavlny a vlny, manufaktury vyrábějící klobouky, dílny zaměřené na výrobu likérů, cukrovinek, čokolády, octa aj.²²⁶

Do 40. let měl ráz Karlína a způsob života mnoho prvků městského, ale i venkovského prostředí. Jednalo se o přechodné období, které se projevovalo v nejasném postavení předměstí, jež bylo současně poddanskou obcí. Po polovině století se integrační proces zrychloval a Karlín na sebe jednoznačně převzal podobu města.²²⁷ Stabilní katastr²²⁸ z poloviny 19. století zobrazuje Karlín jako rozrůstající se obec primárně podél hlavní silnice, která vedla směrem do Libně. Zástavba se nacházela pouze v západní části dnešního prostranství, blíže k historickému jádru. Kromě budov se zde nacházelo velké množství zahrad a několik luk. Mezi historickým jádrem a Karlínem je zřejmá hradba. Východní

²²³ Míka, Z.: Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu, s. 82-83.

²²⁴ Míka, Z.: Karlín, první předměstí Prahy, s. 24.

²²⁵ Tamtéž, s. 36.

²²⁶ Tamtéž, s. 25-26.

²²⁷ Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu, s. 139.

²²⁸ Mapy Stabilního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014].

prostranství zabíral objekt Invalidovny a přilehlé pozemky a objekty k ní patřící. Na vltavském pobřeží severovýchodně od Invalidovny je zaznačena továrna Rustonka.

Roku 1848 se Karlín zrušením patrimoniálního zřízení definitivně odprostil od vrchnosti (křížovníků s červenou hvězdou). Vrchnostenský úřad ukončil svou činnost v roce 1850 a Karlín se stal sídlem podkrajského úřadu spravujícího nově vytvořený karlínský okres. Ve stejném roce došlo k připojení do té doby samostatné Invalidovny ke Karlínu. V letech 1856-59 se obec několikrát bezvýsledně obrátila se žádostí k císaři a požadovala povýšení na město. Roku 1867 byla obec vyzvána místodržitelstvím, aby si žádost podala znovu, avšak obecní správa nabídku odmítla, protože jako město by Karlín byl povinen platit vyšší daně. Teprve 1. března 1901 se obecní zastupitelstvo usneslo znovu předložit k vídeňskému dvoru žádost o povýšení na město. Ta byla schválena a Karlín se spolu se Smíchovem stal roku 1903 městem.²²⁹

Po zboření městských hradeb v 70. letech bylo pro Karlín důležité propojení s Prahou: nejprve k tomu došlo prostřednictvím koňské tramvajové dráhy, v 90. letech vytvořila další propojení obce s Libní a Vysočany elektrická dráha. Podstatná byla rovněž železniční trať Rakouské severozápadní dráhy, jejíž osobní nádraží bylo postaveno na Těšnově a nádraží pro nákladní dopravu na Rohanském ostrově. Zde vzniklo roku 1873 provizorní nádraží, než bylo dostavěno nádraží na Těšnově. Právě stavbou nákladového nádraží se začal měnit charakter ostrova.²³⁰ Proměny Karlína lze pozorovat na plánu z roku 1884²³¹: základem obce byla šachovnicová podoba zástavby, jejíž centrum tvořilo náměstí s kostelem (dnešní Karlínské náměstí). Východní prostranství dnešního Karlína zabírala Invalidovna s jejími objekty, hřbitovem a rozsáhlými pozemky. Okolní pozemky byly mnohem menší a na jejich místě se objevila zástavba (v oblasti bývalé střelnice). Později se další nové stavební pozemky našly u Invalidovny na úpatí Vítkova na místě vojenského a evangelického hřbitova, které byly při povodni roku 1890 zcela zaplavené vodou. Oba byly zrušeny roku 1894 a definitivně zlikvidovány roku 1906.²³² V prvním desetiletí 20. století vznikl tzv. nový Karlín.²³³

Po vytvoření Velké Prahy zákonem z roku 1920, s platností od roku 1922 bylo k Praze připojeno 37 obcí včetně Karlína. K žádným velkým změnám od té doby až do vzniku Československa a vyhlášení Protektorátu zde nedošlo. Karlín se postupně stal integrovanou součástí hlavního města a celopražské události ovlivňovaly život v Karlíně. V průmyslové

²²⁹ Míka, Z.: Karlín, první předměstí Prahy, s. 51.

²³⁰ Tamtéž, s. 52-53.

²³¹ AHMP, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag, 1884. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2.2014].

²³² Míka, Z.: Karlín, první předměstí Prahy, s. 53.

²³³ Míka, Z.: Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu, s. 103.

výrobě si přední místo udržela Daňkova strojírna, od roku 1927 součást koncernu ČKD. V meziválečném období se urbanistický rozvoj zastavil. Vznikaly nové stavby, které většinou necitlivě nahradily často zbytečně zbourané domy z první poloviny 19. století. Měnil se i charakter velkých vltavských ostrovů při karlínském nábřeží. Některé menší zmizely, větší byly spojovány, vznikala zde kolejiště a skladištní budovy, patřící k nádraží, jehož význam poklesl po zřízení nákladového nádraží na Žižkově. Po etapách došlo k zasypání říčního ramene a tím k likvidaci přístavu.²³⁴

V rámci nového územního rozčlenění vzniklo v Praze roku 1949 šestnáct administrativně správních celků. Většina karlínského území byla připojena k části Nového Města jako Praha 3, zbytek Karlína do obvodu Prahy 8. V roce 1960 došlo k další územní reorganizaci, kdy se Karlín začlenil do osmého obvodu. V letech 1959-67 došlo východně od Invalidovny k výstavbě panelového sídliště, jež bylo v době svého vzniku označováno jako experimentální. Zásahy do zástavby Karlína si vyžádala rovněž výstavba podzemní dráhy, díky níž došlo k demolici řady původních budov. V souvislosti se zrušením provozu na nádraží Praha-Těšnov v roce 1972 a ukončením osobní a nákladní dopravy na trati, která vedla přes karlínské ostrovy a kolem Invalidovny do Libně, procházely spojené ostrovy Jeruzalémský a Rohanský dalšími úpravami. Po zasypání ramene Vltavy a odstranění kolejiště nákladového nádraží byly definitivně spojeny s územím Karlína a s nově upravenými pozemky se začalo počítat pro další výstavbu.²³⁵

Po pádu komunistického režimu pokračovala výstavba nových, převážně reprezentačních administrativních center jak v blízkosti Vltavy, tak uvnitř samotného Karlína. Pozornost byla věnována také rekonstrukci a využití továrních objektů bývalého podniku ČKD Dukla Karlín. Po roce 1989 došlo k zastavení činnosti v některých průmyslových objektech z konce 19. století, čímž vznikl problém, jak tyto budovy využít. V průběhu 90. let a po roce 2000 se zde objevily nové objekty, převážně obchodně-administrativní centra či kanceláře. Stavělo se i v oblasti Rohanského ostrova. Povodně roku 2002 měly na Karlín katastrofální dopad. Mnoho budov bylo poškozeno a následně zbouráno. Výstavba nových budov a přestavba objektů a bývalých továrních areálů pro nové využití vyvolává diskuze a obavy památkářů z likvidace památkové hodnotných objektů.²³⁶

²³⁴ Míka, Z.: Karlín, první předměstí Prahy, s. 138.

²³⁵ Tamtéž.

²³⁶ Tamtéž.

7.3 Vybrané oblasti a jejich dnešní stav

V souvislosti s průzkumem Karlína byly zvoleny k bližšímu zkoumání tři lokality. V první řadě se jedná o dnes již zbořenou továrnu Rustonky, dále o tovární areál bývalého podniku ČKD Karlín situovaný uvnitř šachovnicové zástavby a rovněž prostor Rohanského ostrova, který si během let prošel rozsáhlými změnami.

7.3.1 Strojírna Ruston & Co.

Základem areálu jedné z nejstarších strojíren v Praze, založené roku 1832 bratry Edwardem a Jamesem Thomasovými, byla přádelna v blízkosti dnes zasypaného ramene Vltavy při trati Severozápadní dráhy na rozhraní Karlína a Libně. V polovině 19. století závod získal Joseph John Ruston, který rozšířil výrobní program od kotlů a parních strojů po parníky, plynojemy, lokomobily, mostní a střešní konstrukce.²³⁷ Původní firemní označení strojírny bylo Ruston & Evans, od roku 1854 byla uváděna již jako Ruston & Co.²³⁸ V roce 1869 byla strojírna zakcionována pod novým názvem Pražská akciová strojírenská společnost, dříve Ruston & Co. Takto působila až do roku 1910, kdy s 1 100 zaměstnanci vstoupila do tehdy existujícího kartelu pražských strojíren. Velkým úspěchem se pro strojírnu stala i výstavba hlavního strojírenského pavilonu pro Jubilejní zemskou výstavu v roce 1891.²³⁹

S rostoucí výrobou se postupně přistavovaly další budovy: nejstarší byla patrně ústřední kotelna s komínem z poloviny 19. století, z roku 1900 pocházelo průčelí největší budovy – mostárny (výroba mostů) na rohu ulic Sokolovské a ve Švábkách od stavitele Schlaffera, který rovněž provedl přestavbu strojovny.²⁴⁰ Při jejím průčelí se nacházely budovy, v nichž byly obytné místnosti, kanceláře, jídelna a blíže ke Švábkám byl situován vchod s vrátnicí.²⁴¹ Rustonka patřila k nejvýznamnějším českým i rakouským strojírnam.²⁴² Komplex továrních budov byl upravován v letech 1869, 1911, 1925 a po 1925.²⁴³ Rozrůstání areálu lze pozorovat při porovnání plánů z přelomu 19. a 20. století²⁴⁴ a z let 1909-14²⁴⁵.

²³⁷ Co jsme si zbořili, s. 88.

²³⁸ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 331

²³⁹ Tamtéž, s. 332-33.

²⁴⁰ Pražský industriál, s. 103.

²⁴¹ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 144.

²⁴² Co jsme si zbořili, s. 88.

²⁴³ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 333.

²⁴⁴ Mapová sbírka PŘF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi lety 1880-1910. Dostupné online v Digitálním univerzitním repozitáři: <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

²⁴⁵ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

V roce 1912 koupily Rustonku Elektrické podniky královského hlavního města Prahy a zřídily zde opravnu kolejových vozidel a kolejí, což si vyžádalo další přestavby a dostavby.²⁴⁶ V první fázi došlo k demolici několika staveb střední části továrny, mimo jiné i vysoké budovy truhlárny. Většina budov byla jen stavebně upravena k novému účelu (např. mostárna na montovnu, slévárna na karosárnu apod.).²⁴⁷ Dopravním podnikům sloužila až do roku 1994, poté se jako Pražská strojírna osamostatnila.²⁴⁸ V polovině srpna 2002 byl celý areál bývalé Rustonky zaplaven v souvislosti s povodněmi.²⁴⁹ Argumentem pro její plošnou demolici v říjnu 2007 byl projekt výstavby nové městské silniční spojky, přestože komunikaci by bylo možné vést i mimo. Takto se současně uvolnila stavební parcela na lukrativním místě. Do nedávné doby zaniklou nejstarší vrstvu industriální historie Prahy připomínal nad stavenišťem trčící se oktagonální komín s kotelnou.²⁵⁰ Památkáři se dlouho snažili o prohlášení stavby za kulturní památku, ale ze strany ministerstva kultury dostali negativní odpověď. Na konci února 2014 byl poslední pozůstatek slavné strojírný zdemolován. Developerská společnost J & T na místě strojírný plánuje postavit moderní kanceláře a obchody. Podle původní dohody měl developer zachovat původní budovu kotelny s komínem a zakomponovat ji do projektu, avšak své slovo nedodržel.²⁵¹

7.3.2 Rohanský ostrov

Rohanský ostrov v současnosti není ostrovem. Jedná se o území, které se rozkládá při karlínském pobřeží. Původně sahalo od Těšnova k dnešní Šaldově ulici. Vlivem rozsáhlé regulace spojené s úpravou Manin bylo úplně spojeno s Karlínem a na východní straně splynulo s Libeňským ostrovem.²⁵² Tento ostrov, stejně jako další tři ostrovy, které se při karlínském břehu nacházely jižně od Štvanice, vznikly z povodňových nánosů.²⁵³ Rohanský ostrov vznikl v druhé polovině 16. století, kdy se jeho majitelem stal mlynář Martin Šašek, po němž ostrov nesl název Šaškovský.²⁵⁴ V 17. a 18. století byly břehy všech přítomných ostrůvků zpevněny a jejich plocha byla postupně využívána k různým hospodářským činnostem, zejména k provozování mlýnů. Ostrovy měly své soukromé majitele, podle nichž se nejen nazývaly, ale také svá jména proměňovaly. Rohanskému ostrovu zůstalo dodnes

²⁴⁶ Pražský industriál, s. 103.

²⁴⁷ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 144.

²⁴⁸ Pražský industriál, s. 103.

²⁴⁹ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 333.

²⁵⁰ Co jsme si zbořili, s. 88.

²⁵¹ http://praha.idnes.cz/konec-slavne-tovarny-rustonka-dzi-/praha-zpravy.aspx?c=A140314_2045189_praha-zpravy_bur [ze dne 14.3. 2014].

²⁵² Hrubeš, J., Hrubešová, E., Broncová, D.: Pražské ostrovy, s. 103.

²⁵³ Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny, s. 23. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

²⁵⁴ Hrubeš, J., Hrubešová, E., Broncová, D.: Pražské ostrovy, s. 103.

jméno podle majitele Josefa Rohana, pražského měšťana a tesařského mistra, který jej vlastnil po roce 1850. Ostrov je však známý a v řadě plánů nazývaný jako Köpplův podle předchozího majitele. Rohanského ostrova se na východě dotýkal ostrov Jerusalémský, nazývaný podle majitele Leopolda Jerusalema, kterému patřila karlínská kartounka využívající ostrov v první polovině 19. století jako bělidlo. Oba ostrovy využila po roce 1870 Společnost Rakouské severozápadní dráhy nejen pro vedení úseku své trati mezi koncovým osobním nádražím na Těšnově a Karlínem, ale také pro pozdější nákladové nádraží²⁵⁵. Patrná je rovněž úprava ramene Vltavy. Plán z období let 1909-14²⁵⁶ zachycuje první fázi procesu postupného zasypávání ramene Vltavy na západě v blízkosti těšnovského nádraží.

Na říčním rameni mezi Rohanským ostrovem a karlínským břehem byl již od roku 1822 v provozu Karlínský přístav, který měl především obchodní a nákladní charakter.²⁵⁷ Přístav byl dále rozšířen v letech 1841 a 1911, což dosud připomíná název ulice Pobřežní.²⁵⁸ Zásadní změnu přinesla regulace hlavního vltavského koryta v letech 1923-29, kdy bylo z důvodu lepší splavnosti, zkrácení trasy a zrychlení průtoku přeloženo blíže Holešovicím. V té době Karlínský přístav, jehož hlavní funkci převzaly již dříve přístavy Libeňský a Holešovický, ztratil smysl a byl zrušen. Rovněž nákladové nádraží na ostrově ztratilo svůj význam kvůli vybudování nákladového nádraží na Žižkově. Drážní pozemky na Rohanském ostrově však byly ČSD využívány i po zrušení těšnovského nádraží i osobního provozu na této trati v roce 1972 přibližně do poloviny 80. let 20. století, do kdy byla trať průjezdná od Libně.²⁵⁹ Některé budovy železniční stanice stále stojí, ale jsou skryté nově postavenými administrativními budovami.

V desetiletích po roce 1930 se stalo rozlehlé území karlínského pobřeží, nazývané zjednodušeně Rohanským ostrovem, ale tvořené spojenými historickými ostrůvky a zasypanými říčními rameny, územím skládek, skladišť, odstavných parkovišť, betonárky atd.²⁶⁰ Na Rohanský ostrov měla vliv rovněž regulace oblasti Manin, která původně patřila k holešovickému území, a po úpravě řeky byla částečně zabrána novým říčním korytem a částečně spojena s územím Rohanského ostrova. To znamenalo, že byl spojen s Libeňským ostrovem. Říční rameno, na němž byl mezi Rohanským ostrovem a Karlínem provozován přístav a které bylo i po přeložení vltavského koryta zachováno jako vodní spojka

²⁵⁵ AHMP, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag, 1884. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁵⁶ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁵⁷ Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny, s. 23. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI), č. 3, 2010.

²⁵⁸ Pražský industriál, s. 102.

²⁵⁹ Tamtéž, s. 23.

²⁶⁰ Tamtéž, s. 24.

s Libeňským přístavem, bylo zasypáno v polovině 50. let 20. století.²⁶¹ Tyto proměny jsou patrné při porovnání plánů z let 1948²⁶² a 1959²⁶³.

V polovině 90. let se ladem ležící pozemky staly středem zájmu developerů. Od roku 1998 se začal připravovat projekt River City Prague: jednalo se o rozsáhlou výstavbu několika mohutných kancelářských budov, hotelu a dvou obytných budov na pozemcích mezi Rohanským nábřežím a Vltavou východně od Negrelliho viaduktu. V současné době jsou postaveny budovy Danube House (2003), Nile House (2005), River Diamond (2007) a Amazon Court (2009) a Main Point Karlín (2011). Postup výstavby těchto objektů lze pozorovat na leteckých snímcích v období let 2003-11²⁶⁴. Plánovány jsou i další budovy (v současné době se dokončuje budova River Garden Office²⁶⁵) a také návrat říčního ramene.²⁶⁶ Na území mezi Karlínem, Libní a Vltavou, které je nesprávně nazývané také Rohanským ostrovem (ve skutečnosti jde o část holešovických Manin a zasypané karlínské říční koryto), plánuje developerská společnost Sekyra Group vystavět novou čtvrť Rohan City, v níž bude převažovat obytná funkce. Stavba by měla začít letos (2014).²⁶⁷

7.3.3 ČKD Karlín

Základ podniku tvořila strojírna Daněk a spol. v dnešní Pernerově ulici, kterou zakoupil roku 1854 Čeněk Daněk spolu s Josefem Götzlem. V roce 1863 převzal závod Daněk a přejmenoval jej na Daněk a spol. Strojírna vyráběla hlavně důlní a cukrovarnické stroje. V roce 1871 byla strojírna za účasti Všeobecné banky přeměněna v Akciovou společnost strojírny, dříve Daněk a spol., která se o rok později spojila s konkurenční firmou Breitfeld & Evans, a tak vznikl nový závod Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld-Daněk a spol., s veškerou výrobou soustředěnou do karlínského závodu. V roce 1873 se bývalý Daňkův závod rozrostl o další objekty zaniklé Fischlovy továrny (pozdější strojírna ČKD Karlín) a o inventář firmy F. Reska v Bubnech. Závod získal nové prostory pro slévárnu, modelárnu, truhlárnu, montovnu, kotlárnu, soustružnu a ústřední kotelnu.²⁶⁸ Na plánu z roku 1884²⁶⁹ se

²⁶¹ Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny, s. 24. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

²⁶² Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

²⁶³ AHMP, Orientační plán hlavního města Prahy, 1959. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁶⁴ Ortofotomapy (letecké snímky) z let 2003-11. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

²⁶⁵ www.rivergarden.cz [ze dne 15.4. 2014].

²⁶⁶ Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny, s. 24, 26. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

²⁶⁷ <http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi/pripravovane-projekty-2/rohan-city/o-projektu-8> [ze dne 15.4. 2014].

²⁶⁸ Pražský industriál, s. 109.

²⁶⁹ AHMP, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag, Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

tovární areál nacházel v oblasti dnešních ulic Křižíkova, Thámova, Pernerova a Šaldova; další budova byla v ulici Pernerova a na protějším rohu Křižíkovy a Thámovy.

Počátkem 20. století byl karlínský závod jednou z největších strojíren v rakouské monarchii. V roce 1907 byla postavena nová administrativní budova (zvětšení areálu směrem na západ je patrné na plánu z let 1909-14²⁷⁰) a závod byl v té době proslulý svými výrobky v zahraničí. Výroba strojíreny se v této době značně rozšířila. V roce 1927 fúzoval závod se strojírnou Českomoravská-Kolben v Libni: nově vytvořený strojírenský koncern nesl název Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD). Po fúzi měla být karlínská strojírna zrušena až na část dílen v Pernerově ulici, určených jako opravná podnikových vozů. V letech hospodářské krize 1929-34 byly tovární haly téměř prázdné, jejich strojní inventář z velké části rozprodán. Po ukončení krize vlivem následující zbrojní konjunktury nastalo opět oživení výroby, především po založení leteckého oddělení v roce 1935 a zahájení výroby motocyklů a letadel. Za druhé světové války byl závod přejmenován na Českomoravské strojírně a. s. a začleněn do výroby zbraní pro německou armádu. V roce 1945 byl koncern znárodněn, o dva roky později byla obnovena kotlárna jako zvláštní závod ČKD-Kotlárna a v roce 1950 po rozdělení koncernu se z něho utvořil národní podnik ČKD Dukla n.p.²⁷¹ Areál ČKD Dukla byl vymezen ulicemi Křižíkovou, Thámovou a Pernerovou. Nacházela se zde protáhlá hala, jejíž přízemí tvořil železobetonový skelet s trámy s náběhy, patra a galerie měly dřevěné sloupy a střecha se šedovými světlíky byla nesena ocelovými vazníky. Roku 2005 budovu proměnil Alberto di Stefano na ateliéry pro umělce, galerii a centrum současného umění – Karlínská studia.²⁷²

Podlouhlá budova z poloviny 19. století s charakteristickým štítem do Křižíkovy ulice byla roku 1906 upravena stavitelem Štěrbou na soustružnu a výpravnu. Ve 30. letech 20. století byla část továrny ubourána a na rohu Thámovy ulice postavila firma Václava Nekvasila reprezentativní správní budovu akciové společnosti ČKD. V letech 1999-2000 byla hala sřížny plechů přestavěna pro administrativní účely pod názvem Corso Karlín podle návrhu Ricarda Bofilla a Pierra Carniauxe.²⁷³ Současně byly upraveny a nastavěny i administrativní budovy při nároží Křižíkovy a Thámovy ulice. Většina výrobních hal ve východní části bývalého závodu (kotelna, kotlárna) je stále zachována a je postupně přestavována a využívána pro nejrůznější účely, včetně kulturních.²⁷⁴ Nelze opomenout ani budovu strojíreny: jde o bývalou součást továrny Akciová společnost strojíreny, dříve Breitfeld,

²⁷⁰ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁷¹ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 329-30.

²⁷² Pražský industriál, s. 109.

²⁷³ Tamtéž, s. 107.

²⁷⁴ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 155.

Daněk a spol., která tvořila uzavřený blok budov ohraničený ulicemi Křižíkovou, Šaldovou a Perneroovou. Karlínský blok se v průběhu 150 let naplnil postupně čtyřmi různými objekty. Nejstarší tovární budovu, postavenou kolem roku 1860, vlastnila nejprve firma D. G. Fischel Söhne. Zděná třípatrová, trojtraktová budova měla do Šaldovy ulice jednoduchou symetrickou fasádu, se střední osou zvýrazněnou rizalitem a tympanonem. Stejný motiv byl použit i v posledním poli fasády. Masivní stěna byla rytmicky dělena vertikálními prvky s malými okny. Budova strojovny a kotelny na rohu Šaldovy a Perneroovy ulice pochází z roku 1898 a vznikla na místě staré strojovny.²⁷⁵ Kotelna se vyznačovala charakteristickým komínem, vytápěla provozy a především poháněla parní stroje.²⁷⁶ Dvoupatrový objekt měl na nosnou konstrukci přízemí použité litinové sloupy. Interiér byl osvětlen ze tří stran velkými okny a kruhovým štítovým oknem. Dvě přízemní budovy na rohu ulic Šaldovy a Křižíkovy byly v roce 1928 upraveny pro někdejší prodejnu automobilů Praga. Poslední částí je bývalý dvůr továrny, v letech 1928 a 1930 zastřešený lehkou ocelovou konstrukcí s příčnými trojúhelníkovými světlíky. Po povodních v srpnu 2002 byly objekty továrny zahrnuty do započaté revitalizace části bývalých průmyslových karlínských bloků.²⁷⁷ Do začátku 90. let 20. století zůstaly oba objekty součástí provozů ČKD Dukla. Konverzi kotelny čp. 632 provedla roku 2005 architektonická kancelář Claudia Silvestrina, konverzi strojovny čp. 635 v tomtéž roce karlínská architektonická kancelář Quarta.²⁷⁸

V této oblasti neustále pokračují práce v souvislosti s přestavbami původních továrních budov. Je však třeba poznamenat, že se jedná o velmi zdařilé přestavby, které respektují původní vzhled budov a jsou modernizovány a přizpůsobeny novému využití. Mezi tyto stavby patří již zmiňované Corso Karlín, dále vedle něj stojící Corso IIa. a v prostorách za ním se plánuje výstavba dalších dvou objektů v podobném stylu. Povedená je rovněž i přestavba původní administrativní budovy, která stála na rohu Křižíkovy a Šaldovy, na palác Karlín jakožto první revitalizovaná budova. Původní podobu si zachoval pouze rozsáhlý objekt v Perneroově ulici. Veškeré práce má na starosti Karlín Group²⁷⁹.

Proměny Karlína a výše uvedených lokalit je možné zachytit na kartografických a fotografických pramenech prostřednictvím jejich vzájemné komparace a porovnáním s dnešním stavem. Rustonku, situovanou na břehu Vltavy v těsné blízkosti silnice vedoucí

²⁷⁵ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 330.

²⁷⁶ Pražský industriál, s. 108.

²⁷⁷ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 330.

²⁷⁸ Pražský industriál, s. 108.

²⁷⁹ www.karlin.cz [ze dne 15.4. 2014].

z Karlína do Libně, lze najít již na Stablním katastru²⁸⁰. Oproti tehdejšímu stavu se její prostory postupně rozrůstaly, o čemž svědčí plán z přelomu 19. a 20. století²⁸¹. Jisté úpravy (ve střední části), je možné pozorovat na plánu z roku 1938²⁸². Další změny nastaly až v souvislosti s demolicí téměř celého areálu v roce 2007, s výjimkou kotelny s komínem, které byly odstraněny v únoru 2014. Mezi nejdůležitější fotografie patří zachycení areálu z roku 1900²⁸³ v porovnání se stavem z roku 1986²⁸⁴, významné jsou také fotografie jednotlivých objektů²⁸⁵.

Rohanský ostrov se jako samostatný ostrov vyskytuje na Stablním katastru²⁸⁶ a nese název Köpplův ostrov. Na plánu z roku 1884²⁸⁷ je již spojen s bývalým Jerusalémským ostrovem vlivem vybudování nákladového nádraží. Došlo rovněž k úpravě vltavského ramene mezi ostrovem a karlínským pobřežím. Plán z let 1909-14²⁸⁸ zachycuje počátek procesu zasypávání tohoto ramene v souvislosti s regulací řeky. Ještě v roce 1948²⁸⁹ bylo zachováno zhruba ve stejné podobě, ale v 50. letech bylo zasypáno až k železniční zastávce Karlín-přístav, o čemž svědčí plán z roku 1959²⁹⁰. Dnes tvoří ostrov jeden celek s Karlínem a jediným pozůstatkem po tom, že tudy protékalo rameno řeky, je název Pobřežní ulice. Fotografie pro tuto oblast lze nalézt v Míkově publikaci²⁹¹ a další v článku od K. Bečkové²⁹².

Situační plán 1884²⁹³ zachycuje podnik Breitfeld a Daněk jako komplex budov zabírající jeden celý blok zástavby, samostatnou budovu naproti němu a část vedlejšího bloku. Následující plány zachycují postupné rozšiřování budov na východ, přičemž plán z roku 1938²⁹⁴ zachycuje rozšíření až k ulici Kollárova (podnik tedy zabírá celé dva bloky zástavby). Nejvýznamnější jsou fotografie celého areálu či jednotlivých budov obsažené v publikaci od K. Bečkové²⁹⁵. Několik celkových pohledů z konce 19. století se nachází v Míkově práci²⁹⁶.

²⁸⁰ Mapy Stablního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014].

²⁸¹ Mapová sbírka PřF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910, <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

²⁸² AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁸³ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 92.

²⁸⁴ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 142.

²⁸⁵ Tamtéž, s. 143-49.

²⁸⁶ Mapy Stablního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014].

²⁸⁷ AHMP, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag, 1884, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁸⁸ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁸⁹ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

²⁹⁰ AHMP, Orientační plán hlavního města Prahy, 1959, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁹¹ Míka, Z.: Karlín: nejstarší předměstí Prahy, s. 72-80.

²⁹² Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.

²⁹³ AHMP, Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag, 1884, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁹⁴ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

²⁹⁵ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 150-55.

²⁹⁶ Míka, Z.: Karlín: nejstarší předměstí Prahy, s. 126-27.

8. Sonda: Libeň

8.1 Vývoj Libně do konce 18. století

Původ názvu Libeň je s největší pravděpodobností odvozen od přídavného jména libý (krásný), které dalo základ staročeskému vlastnímu jménu Luben či Liben.²⁹⁷ Libeňský prostor má velmi starou a pestrou minulost. Protéká jím potok Rokytka, známý již z období první poloviny 11. století. První zmínka o osadě Libni pochází z roku 1363,²⁹⁸ její vznik spadá do období mezi 13. a 14. stoletím podél Rokytky kolem dvou tvrzí, které stály na místech dnešního zámku a v Podviní (dnes Podvinný mlýn v ulici stejného názvu, kde pak vznikl rozsáhlý dvůr²⁹⁹).³⁰⁰ Okolí těchto dvou tvrzí se proměnilo za vlády Karla IV. v nepřehlednou plochu, posázenou vinnou révou. Stejně jako na jiných místech ve vinicích kolem Prahy, vyrůstaly i zde drobné usedlosti či letohrádky, přičemž se zachovala celá řada jejich jmen, z nichž mnohé přešly do místních názvů ulic: Palmovka, Balabenka, Kolčavka, Kotlaska, Rokoska, Šetelka, Vlachovka atd.³⁰¹

Prvním doloženým majitelem Libně byla rodina staroměstských Rotlevů. Roku 1438 Rotlevové panství prodali a poté patřilo různým rytířům a pražským měšťanům. V 15. a 16. století se majitelé Libně několikrát změnili. Významní byli v letech 1520-95 Bryknarové z Brukštejna, kteří spojili panství Libeň a Podviní a přikoupili Kobylisy, Střížkov, Klecany a Brázdim. Mikuláš Albrecht Bryknar panství hospodářsky zvelebil a vydal privilegia židům, kteří se v Libni usazovali. Od Bryknarů koupila panství Libeň Eliška Hoffmannová z Donína, provdaná za Bedřicha z Černhausu, která na místě dosavadní tvrze nechala postavit renesanční zámek.³⁰² Z konce 16. století pochází zmínky o Židovském městě v místě, které bylo tehdy obtékáno vltavským ramenem (což je vidět ještě na Stabilním katastru³⁰³), zasypaným v 70. letech 19. století.³⁰⁴ Bitva na Bílé Hoře znamenala pro mnohé místní majitele i poddané usedlíky katastrofu: někteří museli odsud odejít, jiní byli postaveni před soud. V této době byla Libeň osada větších rozměrů, při ní byla tvrz (zámek), poplužní

²⁹⁷ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7.

²⁹⁸ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 75.

²⁹⁹ Tamtéž.

³⁰⁰ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7.

³⁰¹ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 75.

³⁰² Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7.

³⁰³ Mapy Stabilního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4.2014]

³⁰⁴ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 76.

dvůr a pivovar, mlýn, pila, dvě papírny, měla vltavské říční právo s přívozem, štěpnice, vinice a cihelnu.³⁰⁵

Dalším významným majitelem Libně byl Jan Hartvík z Nostic, jenž nechal zámek barokně přestavit a v roce 1656 udělil libeňským židům privilegium vlastní samosprávy. V roce 1662 Libeň přešla do majetku Starého Města pražského a zámek se stal letním sídlem staroměstských purkmistrů. K libeňskému panství tehdy patřily Kobylisy, Dolní Chabry, část Holešovic a pusté statky Střížkov a Vysočany. U zámku stál panský dvůr s konírnami, ovčírnou, pivovarem, sladovnou a mlýnem, na Libeňském ostrově pracoval měděný hamr, papírna, pila a prachovna.³⁰⁶ Libeňská osada, situovaná prakticky na spojnici silnic vedoucími různými směry, nebyla ušetřena válečných událostí. Za třicetileté války zde bylo způsobeno mnoho škod, avšak v té době byl již tento prostor značně vylidněn, protože mnoho obyvatelstva se odsud vystěhovalo nebo bylo násilím odvečeno. Během sedmileté války v Libni tábořilo nepřátelské vojsko a došlo zde ke střetu s Prusy. Stavení byla pobořena a vypálena, vinice, úroda polí a zahrad zničeny.³⁰⁷ V letech 1769-70 byl Libeňský zámek přestavěn do dnešní podoby. Do 17. až 18. století spadají počátky Nové (Horní) Libně, která vznikla na rozprodaných pozemcích, na nichž bývaly mezi vinicemi jednotlivé hospodářské usedlosti. S vinařstvím souvisel také vznik Malých Holešovic (Holešoviček), rozkládajících se v těsné blízkosti Libně a nazvaných Malé pro odlišení Velkých Holešovic na protějším břehu Vltavy. Libeň, Nová Libeň a Malé Holešovice tvořily jeden správní celek v čele s rychtářem.³⁰⁸

8.2 Proměny od počátku 19. století

19. století bylo pro dějiny Libně převratným obdobím: venkovská obec se přeměnila v průmyslové předměstí. Průmysl zde začal vyrůstat od počátku tohoto století, avšak nebyl zde úplnou novinkou, protože již v 17. století existují záznamy o zdejších papírnách, pivovaru, cihelně, mlýnech a pile. Libeň, město vyrostlé z vinic, se tak proměnilo v místo zahalené mračny kouře továrních komínů.³⁰⁹ Převážně vesnický charakter Libně s počátky některých prvních průmyslových podniků lze pozorovat ještě na Stablním katastru³¹⁰. V oblasti Staré Libně se nacházela vcelku rozsáhlá zástavba, která se rozprostírala především

³⁰⁵ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 75-76.

³⁰⁶ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7.

³⁰⁷ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 76-77.

³⁰⁸ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7.

³⁰⁹ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 77.

³¹⁰ Mapy Stablního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014]

v okolí Vltavy a kolem silnice z Karlína a dále na sever. Nová Libeň byla zastavěna jen velmi málo. V okolí celé obce se nacházelo velké množství polí, zahrad, luk aj.

Během první třetiny 19. století byla řada viničních a zemědělských usedlostí přeměněna na továrny: na Kotlasce vznikla ve 30. letech Gottlasova továrna na kartouny a později továrna na dýmky, na Staré Balabence se usídlila mydlárna a svíčkárna, na Košince počátkem 70. let Grabova továrna na voskové plátno aj. Největším libeňským podnikem se stala První českomoravská továrna na stroje (pozdější ČKD), založená roku 1871. Postupně zde vznikaly další průmyslové podniky menší či větší velikosti. Roku 1869 vznikl pivovar, o tři roky později byl postupně budován lihovar F. X. Brosche, roku 1882 zahájila provoz belgická plynárna. Velký význam pro rozvoj průmyslu měla železnice. Od roku 1845 procházela Libní Severní státní dráha a od roku 1873 Rakouská severozápadní dráha. Na obou tratích vznikla roku 1877 nádraží, ze kterých vycházely vlečky do továren.³¹¹ Důležité bylo rovněž vybudování přístavu s překladištěm na Vltavě (v 90. letech³¹²). Začaly se postupně stavět činžovní domy pro dělníky, ale dělo se tak bez jakéhokoli pevného zastavovacího plánu.³¹³ V 80. a 90. letech byly vybudovány nové silnice k Proseku, ke Střížkovu, podél Vltavy a z Horní Libně k Bulovce. Konec 19. století přinesl rovněž zavedení veřejného osvětlení, vybudování vodovodu a roku 1896 získala Libeň tramvajové spojení s Karlínem.³¹⁴ Počet obyvatel velmi rychle stoupal: v polovině 19. století měla Libeň kolem 4 800 obyvatel, v roce 1870 jich měla již téměř 7 000 a v roce 1900 přes 21 000. Člověk obdělávající půdu sice odtud úplně nevymizel, ale převážnou většinu Libně tvořilo obyvatelstvo pracující v továrnách.³¹⁵

Rozšiřující se zástavbu Libně lze pozorovat na Hurtigově plánu Prahy z přelomu 19. a 20. století³¹⁶. Oblast původní Staré Libně byla již velmi hustě zastavěná: zástavba se koncentrovala nadále při Vltavském břehu, ale postupně začala pronikat dále směrem na východ. Výrazně se začala rozšiřovat i Nová Libeň. V souvislosti s regulací Vltavy se Židovské město nacházelo na břehu řeky a došlo k úpravě vltavských ostrovů. Je zde zaznačen nově zbudovaný přístav. Výrazným rysem byla spleť železničních tratí a vleček vedoucích do továren v jižní a jihovýchodní části Libně. Ve východní oblasti stál velký areál Českomoravské továrny.

³¹¹ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 7-8.

³¹² Tamtéž, s. 8.

³¹³ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 77.

³¹⁴ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 8.

³¹⁵ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 77.

³¹⁶ Mapová sbírka PíF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910. Dostupné online v Digitálním univerzitním repozitáři: <http://digitoool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

Dne 29. října 1898 byla Libeň povýšena na město a 12. září 1901 se stala součástí Prahy jako její VIII. čtvrt'.³¹⁷ Stala se tak druhou čtvrtí, která ještě před vytvořením Velké Prahy byla spojena s hlavním městem. Tehdy měla čtyři části, jimiž byly Stará Libeň, Nová Libeň, Židovské město a Malé Holešovice (Holešovičky).³¹⁸ Spojení s Prahou VII. (Holešovicemi) umožňoval od roku 1903 provizorní dřevěný most, na jihu oddělovalo Libeň od Prahy stále samostatné okresní město Karlín. Mezi léty 1900 a 1914 získala Libeň několik významných veřejných budov: budovu pošty, hotel U Deutschů, vodárenskou věž, kostel sv. Vojtěcha, Vychovatelnu či palác Palmovka. Těsně před první světovou válkou se začalo s výstavbou nemocničního komplexu Na Bulovce, která trvala až do 30. let. Po vzniku Československé republiky byly k 1. lednu 1922 k Praze VIII. připojeny předměstské obce Kobylisy, Střížkov, Troja a Bohnice. Stavební ruch, přerušený válkou, znovu ožil. Postupně zde začaly vyrůstat bloky moderních činžovních domů (např. podél Rokytky v sousedství pivovaru), postupně vznikaly vilové kolonie (např. v Holešovičkách). K dalším významným meziválečným stavbám patřily nemocniční pavilony Na Bulovce či budova paláce Svět. Roku 1931 dostala Libeň typickou dominantu v podobě kulovitého plynojemu. Ve 20. letech byly dokončeny dva mosty spojující Libeň s Holešovicemi: Libeňský (Baxův) a Barikádníků (Trojský). Upadající Libeňský přístav byl roku 1924 přestavěn na loděnici a roku 1927 bylo dokončeno přeložení hlavního řečiště Vltavy blíže k Holešovicím. Dosud převážně dělnický charakter čtvrti se změnil, zvýšil se počet úředníků a státních i soukromých zaměstnanců, ve vilových čtvrtích převládaly vyšší společenské vrstvy.³¹⁹

Za druhé světové války se Libeň zapsala do dějin především v souvislosti s atentátem na Reinharda Heydricha z konce května 1942. Okupace znamenala vyvraždění zdejší židovské menšiny. V důsledku náletu z 25. března 1945 byla těžce poničena továrna ČKD, lihovar a stanice Praha-Libeň horní nádraží. V 50. a 60. letech se celkový urbanistický ráz Libně příliš nezměnil, nepočítá-li se zboření několika nejcennějších domů v ghettu a zasypaní židovského hřbitova u Libeňského mostu. Nově vznikly např. obytné domy podél Sokolovské třídy za Balabenkou. Současně byl od roku 1950 násilně zlikvidován soukromý sektor v obchodu a ve službách a postupovalo chátrání zástavby. Zásadní změny přinesla koncem 60. let výstavba železniční trati – holešovické přeložky, která si vyžádala rozsáhlé demolice. V roce 1972 bylo zrušeno nádraží Libeň dolní. Řada domů zmizela také v souvislosti s přestavbou mostu Barikádníků a komunikačního uzlu pod Vychovatelnu. Kvůli panelové výstavbě byla zbořena starobylá usedlost Stírka a koncem 80. let při stavbě stanice metra

³¹⁷ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 8.

³¹⁸ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 75.

³¹⁹ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 8-9.

Palmovka postihla asanace střed staré Libně v okolí ulic Na Žertvách a Na Hrázi. Demolice pokračovaly i po roce 1990, kdy byla zbořena např. usedlost Nová Balabenka, bývalá automobilka Praga, architektonicky cenné historické tovární objekty v okolí Voctářovy ulice aj. Libeň zároveň ztratila nejvýznačnější průmyslové podniky, které jí dlouhá desetiletí vtiskovaly ráz: ČKD a České loděnice. Moderní výstavba se zatím omezila na jednotlivé komerční stavby (budova Metrostavu, O₂ arena) nebo menší obytné soubory (Podviní). Na celkovou urbanistickou koncepci Libeň zatím čeká. Naopak pozitivní stránkou vývoje od roku 1990 je oprava některých historických památek či obnova soukromého podnikání a služeb.³²⁰

8.3 Vybrané lokality a jejich proměny

V období od 19. století do současnosti se v oblasti Libně proměnilo mnoho lokalit, avšak k největším změnám došlo ve třech místech: v bývalém Židovském městě, oblasti bývalé ČKD Libeň a prostor Libeňského ostrova. Na těchto místech doposud dochází k demoliční a následně stavební aktivitě.

8.3.1 Židovské město

První historická zpráva o židovském osídlení v Libni pochází z roku 1561.³²¹ Jeho vznik je pravděpodobně důsledkem vypovězení židů z královských měst v letech 1541 a 1557, je však možné, že jeho historie sahá ještě dále.³²² Tehdy se spolujednatel Libně rytíř Albrecht Bryknar z Brukštejna, královský prokurátor, ujal židů vypovězených z Prahy a dovolil jim usídlit se v těchto místech. Koncem 16. století zde již žilo více obyvatel židovského vyznání než křesťanů.³²³ Zdejší obyvatelstvo bylo posíleno přistěhovanci za moru v roce 1680. V témže roce byl vydán císařský patent o nuceném přestěhování pražských židů do Libně, který však nebyl realizován. Další příliv obyvatel nastal po požáru v Praze v roce 1689, jehož oběti z řad pražských židů se stěhovaly většinou do Libně a na území dnešního Karlína.³²⁴

V roce 1656 tehdejší majitel obce Jan Hartvík, hrabě z Nostic, udělil místním židům privilegia. Tato čtvrť se rychle rozrůstala, v roce 1661 měla 12 domů, v roce 1705 už 50.³²⁵ Vzrůstající počet obyvatel ghetta a jeho převaha nad obyvatelstvem křesťanským budila pozornost úřadů. Roku 1713 zaslala královská komora na zdejší zámek dopis, aby zde byl

³²⁰ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 9.

³²¹ Tamtéž, s. 31.

³²² Broncová, D.: Kniha o Praze 8, s. 18.

³²³ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 31.

³²⁴ Broncová, D.: Kniha o Praze 8, s. 19.

³²⁵ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 31.

vypracován seznam místních židů.³²⁶ Po období vypovězení židů z pražského ghetta Marií Terezií pro údajnou kolaboraci s Prusy (1744-48) dosáhl jejich počet 766. V 18. století se zde vytvořila samostatná židovská obec, nezávislá na Židovském Městě pražském. Zrušení nevolnictví (1781) a poddanství (1848) postupně umožnily židům stěhovat se mimo ghetto a volně podnikat. Tradiční židovskou průmyslovou výrobou v Libni byly jircháreny, koželužny a barvírny kůží.³²⁷ Mezi nejznámější podniky patřila tkalcovna a přádelna bratří Perutzů dostavěná v roce 1875, v oblasti jirchářství se jednalo o několik továren v blízkosti Vltavy: největší z nich byla barvírna kůží Ludvíka Jellinka. Vedle ní vyrostla Lannova pila a parketárna.³²⁸

Libeňské ghetto se nacházelo v prostoru dnešních ulic Koželužské, Voctářovy a Vojenovy a již zaniklých uliček Jirchářské, Kožní a Chocholouškovy. Jeho středem byla Koželužská ulice, ve které stávala původní synagoga.³²⁹ Ta byla postavena roku 1592, přestavěna roku 1770 a stávala v již zmíněné Koželužské ulici naproti dosud stojícímu domu čp. 589. Povodeň z roku 1823 ji však hodně poškodila a po další povodni v roce 1845 získala židovská obec vhodný pozemek na vyvýšeném místě v Ludmilině ulici (dnešní ulice Na Palmovce). Základní kámen byl položen roku 1846, avšak stavba byla dokončena až roku 1858. Po druhé světové válce sloužila synagoga jako skladiště divadelních dekorací a její vnitřní zařízení bylo zničeno. V současnosti slouží novorománská stavba, která jen těsně unikla koncem 80. let demolicí, jako kulturní stánek.³³⁰

V roce 1884 vydala libeňská obec celkový regulační plán, který mimo jiné boural veškerou starou zástavbu židovské čtvrti. K jeho uskutečnění však v této části obce nedošlo.³³¹ Židovské město bylo často sužováno povodněmi, jelikož se nacházelo v zátopové oblasti. Částečné zlepšení přineslo zasypaní ramene Vltavy nejbližze ghettu v roce 1872. Velké škody způsobila zejména povodeň v roce 1890.³³² Mnoho domů tak bylo zbořeno, v jiných zakázáno obývání, další byly obcí vykoupěny a zbořeny. Zbylo tak 38 domů, z nichž 9 bylo neobydlených. Na konci 19. století bylo několik domů zbouráno také v souvislosti s výstavbou Libeňského přístavu³³³ Regulační plán z roku 1922 již počítal se zbořením ghetta a výstavbou činžovních domů. Vyvraždění židů za druhé světové války znamenalo konec

³²⁶ Hejtmánek, K.: Libeň, s. 65-72.

³²⁷ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 31.

³²⁸ Tamtéž, s. 7.

³²⁹ Tamtéž, s. 31.

³³⁰ Tamtéž, s. 38.

³³¹ Broncová, D.: Kniha o Praze 8, s. 20.

³³² Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 31.

³³³ Broncová, D.: Kniha o Praze 8, s. 20.

zdejší náboženské obce. Demolice chátrající zástavby začala již ve 20. letech 20. století, ale úplný konec ghetta nastal koncem 50. let a v 60. letech.³³⁴

V souvislosti s Židovským městem je třeba zmínit rovněž i starý židovský hřbitov, který byl v Libni založen pravděpodobně již v 16. století. Zaujímal plochu mezi Vojenovou ulicí, Libeňským mostem a bývalou stanicí Praha-Libeň dolní nádraží. Pohřbívat se zde přestalo v roce 1892, kdy byl založen nový hřbitov v Davídkově ulici. Poprvé se území starého hřbitova zmenšilo při stavbě nádraží, podruhé při stavbě Libeňského mostu (1925-28). Územní plán z 50. let již s existencí hřbitova nepočítal a v květnu 1965 byl celý hřbitov zasypán několikametrovou navážkou. Současné úvahy o jeho rekonstrukci narážejí především na nedostatek finančních prostředků.³³⁵

Do dnešní doby se z původního ghetta dochovaly jen dva domy ve Voctářově ulici: čp. 595, kde míval hospodu Adolf Kohn (U Horkých) a čp. 589 z poloviny 18. století se zesílenými zdmi a pavlači jako ochrana proti povodním.³³⁶ Bývalé továrny Jelínkova a Lannova byly po povodni roku 2002 vyklizeny, zbořeny a na jejich místech se dnes nachází supermarket Kaufland.³³⁷ Mezi bývalou Lannovou továrnou a skladištní plochou libeňského dolního nádraží byl počátkem 20. let 20. století postaven spojovací můstek nad Vojenovou ulicí. Můstek však zanikl s oběma objekty, Vojenova ulice se v těchto místech rozšířila, proměnila v parkoviště a ztratila svůj komorní charakter.³³⁸ Prostor na místě bývalé Schönbergerovy továrny ve Vojenově ulici, která byla tvořena množstvím různorodých budov využívaných až do povodně roku 2002 k administrativním a drobným výrobním účelům, a ostatní zástavba původního ghetta jižně od Koželužské ulice, byl dlouho prázdný, nyní zde probíhá výstavba velkého rezidenčního objektu.³³⁹

8.2.2 Libeňský ostrov a přístav

Libeňský (původně Velký) ostrov byl v minulých staletích skutečným ostrovem, jedním ze skupiny ostrovů a ostrůvků mezi Holešovicemi a Libní.³⁴⁰ Sahal od Manin a Švábek až po dnešní Bulovku. Původně ostrov doplňovalo několik vltavských ramen a zátok, jelikož to vyžadoval provoz zdejších mlýnů, pil či barvíren. Ramena řeky sloužila rovněž obchodu. Je však podstatné upozornit, že jedno z vltavských ramen zasahovalo do Židovského města.³⁴¹ V důsledku ničivých povodní v roce 1890, které zatopilo Židovské město a část Staré Libně,

³³⁴ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 31.

³³⁵ Tamtéž, s. 36.

³³⁶ Tamtéž, s. 31.

³³⁷ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 133-34.

³³⁸ Tamtéž, s. 136.

³³⁹ Tamtéž, s. 133.

libeňští radní rozhodli vltavské rameno zcela zasypat a terén upravit tak, aby k povodním nedocházelo. Předtím však bylo do koryta položeno cementové potrubí, které mělo sloužit k proplachování budoucího Libeňského přístavu.³⁴²

Při regulaci Vltavy ve 20. letech 20. století byla jižní část spojena s pobřežím Libně a Karlína a s východním cípem Rohanského ostrova. Severní část dnešního Libeňského ostrova vznikla oddělením od libeňského pobřeží. Byl tak vytvořen poloostrov se slepým ramenem. Toto rameno odděluje od hlavního toku řeky úzká kosa, označovaná jako Maninský ostrov či Maniny. Vybudována byla uměle v místech původního koryta Vltavy, které bylo přeloženo k západu a zkráceno asi o kilometr. Libeňský ostrov patřil v minulosti k rekreačním oblastem Libeňských, kteří se zde rádi procházeli, koupali a rybařili. Sídlily zde junácké a vodácké oddíly. Tradice zdejší zahrádkářské kolonie sahá do 20. let 20. století.³⁴³

V souvislosti s nutností zbudování dalšího přístavu v Praze, který by sloužil k nákladní či osobní lodní dopravě, byl vybudován Libeňský přístav, který vznikl na místě bývalého Kubešova a zčásti i Libeňského ostrova jako nejmladší z pražských přístavů na libeňské straně Vltavy proti přístavu Holešovickému v letech 1893-96.³⁴⁴ Impulsem ke stavbě přístavu a regulaci ústí Rokytky do Vltavy byla především povodeň ze září 1890, ale určitou roli v tom hrál rovněž i rozvoj průmyslu v Libni a nedalekých Vysočanech.³⁴⁵ Stavba byla zahájena v roce 1894 podle projektu ing. Antonína Smrčka za řízení stavebního rady ing. Fiegerra a patrně i firmy Vojtěcha Lanny, která rovněž celou stavbu prováděla. Tento projekt nahradil starší nepřijatý projekt ing. Jana Kaftana z roku 1891. Oproti tomuto projektu byl přístav prohlouben, bylo zřízeno samostatné nové koryto Rokytky a vznikla nová silnice do Troje (dnešní Povltavská). Přístav poskytoval rozsáhlé možnosti vykládání a nakládání zboží a měl velký význam pro další rozvoj této části Libně při Voctářově ulici, při níž v 90. letech vznikla řada průmyslových podniků (tkalcovna bratří Perutzů aj.).³⁴⁶

Vlastní přístav tvořila dvě ramena, západní a východní, oddělená molem. Při Vltavě byl přístav zabezpečen ochrannou hrází proti povodni a vedlo tudy železniční napojení přístavu na nádraží Severozápadní dráhy na Rohanském ostrově. Přístav byl v letech 1927-28 modernizován a upraven architektem J. Bartošem v souvislosti se vznikem Libeňského mostu a jeho předmostí (1925-28). Tyto úpravy souvisely zároveň se současným projektem celkové

³⁴⁰ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 57.

³⁴¹ Hrubeš, J., Hrubešová, E., Broncová, D.: Pražské ostrovy, s. 114.

³⁴² Hejtmánek, L.: Libeň, s. 188-90, 196.

³⁴³ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 57.

³⁴⁴ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 204.

³⁴⁵ Novotný, M.: Holešovický a Libeňský přístav, s. 39. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XI., č. 3, 2010.

³⁴⁶ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 204-05.

regulace Manin a zřízení nového koryta Vltavy, včetně zasypání původního řečiště v Karlíně a Libni. V souvislosti s tím byl Libeňský přístav propojen s karlínským prostřednictvím slepého ramene Vltavy (tento stav trval ještě v roce 1948³⁴⁷). Zanikl teprve zasypáním Karlínského přístavu v poválečném období.³⁴⁸

Libeňskému přístavu se v sousedství Holešovického přístavu příliš nedařilo. Mezi jeho nevýhody patřila špatná ochrana před velkou vodou a skutečnost, že nebyl napojen vlečkou na železnici. Proto byl poměrně málo využíván a ve 20. letech byl prodán plavebnímu podnikateli Leo Platovskému, který ho v letech 1923-25 nechal přestavět na loděnici pro společnost Vltavsko-labská doprava.³⁴⁹ Původní opravna lodí byla umístěna na špičce poloostrova starého řečiště v Libni a její vybavení se skládalo ze dvou přístřešků pro tesařské a kovářské práce. Roku 1925 byly oba přístřešky přeneseny na jedno ze zasypaných ramen Vltavy u starého přístaviště v Libni.³⁵⁰ Pravděpodobně v rámci úprav na loděnici došlo ke změně dispozice přístavu: bylo odstraněno střední molo a místo dvou ramen vytvořeno jen jedno, původní pravé rameno bylo zřejmě částečně zasypáno. Dnešní půdorys přístavu se na první pohled zdá podobný půdorysu původního přístavu, ale je třeba si uvědomit, že to, co dnes tvoří levé rameno přístavu, je poslední pozůstatek slepého ramena Vltavy původně sahajícího do Karlína, jehož zbytek byl zasypán v 60. letech. S tímto ramenem počítal Platovský do budoucna pro případné rozšíření loděnice.³⁵¹ Úpravy přístavu lze zaznamenat při srovnání plánů z let 1909-14³⁵², 1938³⁵³, 1959³⁵⁴ a leteckých snímků z roku 1975³⁵⁵. Rok 1925 je považován za počátek závodu České loděnice a.s. Libeňští zaměstnanci se pod dohledem odborníků z ústecké loděnice zabývali opravami lodí, teprve až v roce 1929 byly zahájeny práce na první novostavbě plavidla. Výroba speciálních plavidel úspěšně pokračovala a v roce 1931 se loděnice zcela odloučila od Vltavsko-labské společnosti a byla připojena ke koncernu ČKD pod novým názvem Loděnice Praga.³⁵⁶ Ke dvěma původním budovám byly postupně přistavovány větší opravárenské a výrobní haly. V porovnání s předchozími plány je na plánu z roku 1959³⁵⁷ slepé rameno Vltavy v těsné blízkosti

³⁴⁷ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

³⁴⁸ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 205.

³⁴⁹ Novotný, M.: Holešovický a Libeňský přístav, s. 42. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XI., č. 3, 2010.

³⁵⁰ Pražský industriál, s. 94.

³⁵¹ Novotný, M.: Holešovický a Libeňský přístav, s. 42. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XI., č. 3, 2010.

³⁵² AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

³⁵³ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

³⁵⁴ AHMP, Orientační plán hlavního města Prahy, 1959. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

³⁵⁵ Ortofotomapy (letecké snímky) z roku 1975. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

³⁵⁶ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 333.

³⁵⁷ AHMP, Orientační plán hlavního města Prahy, 1959. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

Voctářovy ulice, které vedlo ke Karlínskému přístavu, podstatně zúženo. Letecké snímky z roku 1975³⁵⁸ zobrazují, že toto slepé rameno bylo definitivně zasypáno. Podoba loděnic, která se zachovala až do nedávné doby, pocházela z roku 1949, kdy byla poblíž Libeňského mostu postavena dvoulodní železobetonová hala se segmentovými střechami podle návrhu architekta Jaroslava Fragnera. V jeho návrhu byly patrné prvky nautických prvků: stěžně a kulatá kajutová okna. Až do konce 80. let 20. století byly loděnice samostatným podnikem a vyráběly lodní konstrukce pro námořní dopravu. Poté se haly využívaly převážně jako sklady.³⁵⁹

Areál loděnice, který včetně Fragnerových budov fyzicky existoval do roku 2010, kdy ustoupil projektu DOCK Residence (Libeňské doky) developerské skupiny Crestyl, podle kterého na tomto místě vzniká rezidenční a administrativní komplex.³⁶⁰

8.2.3 První českomoravská továrna na stroje (ČKD Libeň)

Založení První českomoravské továrny na stroje bylo vyvoláno rozmachem cukrovarnictví v českých zemích v 60. letech 19. století.³⁶¹ Hlavními iniciátory vzniku této jedné z největších a nejdůležitějších strojíren v českých zemích byli karlínský stavební podnikatel Václav Nekvasil, místostarosta okresního zastupitelstva v Karlíně Karel Židlický a karlínský továrník Jan Topinka. Prostor pro výstavbu nové strojírně byl vymezen železniční tratí a sousední budoucí pražskou čtvrtí Vysočany.³⁶² Tovární areál začal vznikat od roku 1871. Firma podpořila výstavbu stanice Libeň, která byla v roce 1876 otevřena pro nákladní dopravu, od roku 1879 sloužila i dopravě osobní. Počátkem 90. let 19. století pracoval podnik Českomoravská v pěti strojírenských odvětvích: strojírenství, cukrovarnictví, hornictví a hutnictví, výroba mostů, topení a větrání – proslulé byly především železniční mosty, parní stroje či lokomotivy. Areál měl jako jedna z prvních strojíren vlastní elektrárnu a rychle se rozrůstal.³⁶³ Většinu novostaveb, přestaveb a přístaveb továrních budov realizovala pro tuto továrnu a později pro celé ČKD firma Václava Nekvasila.³⁶⁴

Dne 27. března 1907 podepsala Českomoravská a Ringhofferova strojírna smlouvu o založení společné továrny na výrobu automobilů Pražské továrny na automobily s.r.o.

³⁵⁸ Ortofotomapy (letecké snímky) z roku 1975. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

³⁵⁹ Pražský industriál, s. 94.

³⁶⁰ Novotný, M.: Holešovický a Libeňský přístav, s. 44. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XI., č. 3, 2010.

³⁶¹ Pražský industriál, s. 86.

³⁶² Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 334.

³⁶³ Pražský industriál, s. 86.

³⁶⁴ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 85.

v sousedství Českomoravské, která se po rozchodu zakládajících firem v prosinci 1909 stala automobilkou Českomoravské.³⁶⁵ V roce 1916 na jeho okraji vznikla automobilka Praga. Další dostavby se uskutečnily po fúzi s Elektrotechnickou a. s. (Vysočany) v roce 1921 a po sloučení s Daňkovkou (Karlín) v roce 1927. Vznikl tak strojírenský koncern Českomoravská-Kolben-Daněk.³⁶⁶ Nově vytvořený koncern se zaměřil na výrobu parních, motorových a elektrických lokomotiv, parních kotlů, kompresorů, naftových motorů, parních a silničních strojů, automobilů atd.³⁶⁷ Během 30. let se v ČKD začala vyrábět zbrojní technika, především lehké tanky. V roce 1931 byly připojeny ke koncernu ČKD opravárenské loděnice Vltavskolabské společnosti v Praze-Libni. Pod novým názvem Loděnice Praga vyráběly od roku 1931 nákladní čluny.³⁶⁸

Areál továrny se neustále rozšiřoval: na plánu z přelomu 19. a 20. století³⁶⁹ byl areál na severní a východní straně obklopen volnými parcelami a měl tak možnost další expanze. Při porovnání s plánem z roku 1938³⁷⁰ je patrné rozšiřování směrem na východ a v blízkém okolí pokračoval růst další zástavby, především obytné. Areál se tehdy rozkládal mezi dnešními ulicemi Českomoravská, Ocelářská a Freyova. K 1. říjnu 1940 musel závod na nátlak německých úřadů změnit svůj název na Českomoravské strojírny a.s. a tovární značku ČKD nahradit názvem Praga s ozubeným kolem a kouřícími továrními komíny.³⁷¹ Při náletu na Prahu v březnu 1945 byl libeňský závod těžce poškozen. Po znárodnění strojírenský gigant obnovil výrobní tradice z předválečného období.³⁷² Po roce 1989 provázela proces privatizace postupný rozpad koncernu, výroba byla omezena a v mnoha provozech zcela zastavena. Od konce 90. let do roku 2002 byly téměř všechny výrobní budovy libeňského areálu - mostárna, lokomotivka, kovárna, karosárna, kotelna a četné další zbourány v souvislosti s výstavbou multifunkční haly. V provozu zůstala jen malá část původních výrobních prostor.³⁷³ Demolici podlehly tovární budovy především v západní části areálu a částečně i při Českomoravské ulici směrem na východ. Mezi zbořené objekty patřila správní budova v Českomoravské ulici, v níž sídlilo ředitelství, administrativa, projekční kanceláře a kreslírna. Původní budova byla rozšířena a zvýšena v roce 1908. Byla zbourána v roce 2002, přičemž v té době měla opravenou fasádu natřenou sytě červenou barvou, s níž kontrastovaly bílé výplně oken

³⁶⁵ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 334-35.

³⁶⁶ Pražský industriál, s. 86.

³⁶⁷ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 335.

³⁶⁸ Tamtéž, s. 335.

³⁶⁹ Mapová sbírka PřF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910. Dostupné online v Digitálním univerzitním repozitáři: <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

³⁷⁰ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

³⁷¹ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 335.

³⁷² Pražský industriál, s. 86.

³⁷³ Co jsme si zbořili, s. 46.

a zvýrazněné, rovněž světle natřené architektonické prvky.³⁷⁴ Za zmínku stojí rovněž montážní hala s novoklasistickým průčelím, která stávala na nároží dnešních ulic Kurta Konráda a Ocelářské. V květnu 1990 hala vyhořela, ale vzápětí byla směrem do Ocelářské postavena ve zvětšeném a pozměněném objemu. Takto se zachovala do zániku v letech 2002-2003.³⁷⁵

V západní části byly vystavěny nové budovy: mimo O₂ Arény zde lze nalézt nákupní centrum Harfa, několik parkovišť a další budovy. Východní část areálu doposud stojí (oblast cca mezi ulicemi Ocelářská, Lisabonská, Na Harfě, Českomoravská). Některé objekty jsou opuštěné, jiné byly konvertovány pro jiné účely.

Uvedené proměny vybraných lokalit jsou zachyceny na velkém množství plánů a dobových fotografií. Původní podoba Židovského města a Libeňského ostrova je zachycena na Stablním katastru³⁷⁶. Židovské město se rozkládalo při rameni Vltavy a ostrov byl v té době plnohodnotným ostrovem. Na plánu z přelomu 19. a 20. století³⁷⁷ je patrná zejména regulace Vltavy, která se dotkla obou lokalit. Kvůli ochraně před povodněmi byla zasypána část ramene řeky v těsné blízkosti ghetta a byl vybudován Libeňský přístav, který přinesl další úpravy řečiště (vytvoření dvou ramen pro přístav). Na plánu jsou z ghetta zaznačeny mimo běžné zástavby také některé továrny Perutz v blízkosti mostu, Jelínek a Lanna jižním směrem v těsném sousedství s nádražím Libeň) a starý židovský hřbitov. Plán z roku 1948³⁷⁸ zaznamenává proměny v oblasti Židovského města v souvislosti s výstavbou mostu mezi Libní a Holešovicemi. Někdejší přístav byl již přebudován na loděnice, přičemž tak došlo k dalším úpravám řečiště (jedno rameno, které tvořilo přístav, bylo odstraněno) a lze zde najít budovy těchto loděnic. K těmto lokalitám se nachází velké množství dobových fotografií. Nejvýznamnějšími z nich jsou vyobrazení budov v ghettu³⁷⁹, Libeňský ostrov a přístav je nejlépe zachycen v publikacích K. Bečkové³⁸⁰ a J. Jungmanna³⁸¹.

³⁷⁴ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 85, 88.

³⁷⁵ Tamtéž, s. 90.

³⁷⁶ Mapy Stablního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014].

³⁷⁷ Mapová sbírka PŘF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910, <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

³⁷⁸ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

³⁷⁹ Bečková, K.: Zmizelá Praha, obr. 30-35.

³⁸⁰ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 139-41.

³⁸¹ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 33-36.

Rozsáhlý areál ČKD Libeň je patrný na plánu z přelomu 19. a 20. století³⁸². Postupně se rozrůstal dále na východ, což je nejlépe vidět na plánu z roku 1948³⁸³. Následné proměny areálu včetně demolic lze pozorovat na leteckých snímcích. Celkový pohled na areál a některé jeho budovy jsou vyobrazeny v Jungmannově publikaci³⁸⁴, za zmínku jistě stojí velké množství dobových fotografií³⁸⁵.

³⁸² Mapová sbírka PŘF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910, <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

³⁸³ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

³⁸⁴ Jungmann, J.: Libeň, zmizelý svět, s. 97.

³⁸⁵ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 84-98.

9. Sonda: Vysočany

9.1 Historický vývoj obce

Nejstarší zmínky v historických zápisech o Vysočanech pocházejí ze 13. století, kde se připomíná jejich jméno v souvislosti s dvorem v listině kláštera Kladrubského (roku 1239). Roku 1325 získal dvůr osobní lékař krále Jana Lucemburského, rytíř Zdeněk, po němž jej zdědil jeho syn Ješek, rytíř z Vysočan.³⁸⁶ Majitelé obce se často měnili a o její oblast se vždy dělilo více vlastníků.³⁸⁷ Za husitské revoluce se Vysočan, nebo alespoň jejich části, zmocnili Pražané. Ve druhé polovině 15. století zde vedle církevních institucí vlastnila dvory a pozemky i celá řada světských majitelů.³⁸⁸ V období 16. a 17. století se majitelé obce střídali ještě dokonce mnohem častěji, než bylo zvykem v jiných částech Prahy.³⁸⁹ O této rozdrobenosti v 17. století vypovídá berní rula, v níž je mezi majiteli uveden k roku 1654 například špitál sv. Pavla v Zábransku (dnešní Karlín), klášter na Karlově, kostel sv. Apolináře či vyšehradské proboštství, ze světských majitelů šlo např. o Nostice či Jiřího Beneše. Za zmínku stojí i vlastník Libně, David Jindřich svobodný pán z Černhauzu, kterému patřilo ve Vysočanech sedm dvorů s chalupami a krčma. Všechny majetek mu byl roku 1634 zabaven a odevzdán hraběti Maxmiliánovi z Trautsmansdorfu. Podle berní ruly se na území Vysočan nacházelo pět dvorů, šest chalup a 648 strychů polí. V okolí bylo rovněž mnoho vinic s příslušnými usedlostmi (Čvančarka, Fleišnerka, Jetelka, Klíčov, Krocínka Dolní a Horní atd.). Lze tedy poznamenat, že ze správního hlediska byly neobyčejně rozdrobené. Některé části patřily pod správu Starého a Nového Města pražského, jiné pod kostel sv. Apolináře a další zase pod desky zemské či viničný úřad.³⁹⁰

Původní vesnický ráz lze zaznamenat zejména na Stablním katastru³⁹¹, na němž jsou Vysočany v podobě drobné obce, která je obklopena poli, zahradami a loukami. Nedaleko od ní protékala řeka a na jihu se nacházela vodní plocha. Nacházelo se zde jen několik desítek roztroušených budov (převážně hospodářské dvory). Obcí rovněž procházela silnice, která ji spojovala s dalšími okolními obcemi.

V polovině 19. století, kdy zde byl založen cukrovar, který předznamenal bouřlivý průmyslový rozvoj obce, bylo ve Vysočanech pouze 58 domů se 644 obyvateli. V průběhu

³⁸⁶ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 79.

³⁸⁷ Broncová, D.: Praha 9 křížem krážem, s. 12.

³⁸⁸ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 13.

³⁸⁹ Broncová, D.: Praha 9 křížem krážem, s. 13.

³⁹⁰ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 13.

³⁹¹ Mapy Stablního katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4.2014].

druhé poloviny 19. století se zcela proměnily z dřívější zemědělské vsi v průmyslové středisko. K rozvoji průmyslu přispělo vybudování Severní dráhy (zahájila svou činnost v roce 1872), k níž se později připojila i dráha Severozápadní (od roku 1873). Bylo zde rovněž zřízeno důležité nádraží. Ve Vysočanech se začalo budovat velké množství továren, jelikož stavební místa zde byla mnohem levnější než v Praze nebo jejím těsném sousedství.³⁹² Na druhou stranu však za stavbou průmyslových objektů zaostávala výstavba obytných budov. Mnoho dělníků muselo za práci dojíždět z odlehlých končin Prahy, a proto byla do Vysočan zavedena od konečné stanice koňské dráhy v Karlíně elektrická tramvaj, která začala jezdit v roce 1896. V té samé době vznikla jižně od železniční tratě rakousko-uherské státní dráhy nová čtvrť, nazvaná Nové Vysočany.³⁹³ Obec se však až do konce století nestala obytnou čtvrtí pro obyvatele zaměstnané jinde. Růst velkých továren byl tak značný, že ani většina pracujících nemohla najít svůj domov v místě zaměstnání. Proto Vysočany, ačkoliv byly průmyslovým střediskem, pořádně nevyrostly až do spojení s Velkou Prahou.³⁹⁴

Na přelomu 19. a 20. století měly Vysočany kolem 4400 obyvatel žijících ve 173 domech. Na město byly povýšeny 27. srpna 1902 a na základě císařského rozhodnutí ze dne 10. září dostaly privilegiem z 13. října 1903 vlastní znak.³⁹⁵ V roce 1920 (s platností od roku 1922) byly připojeny jako jedna z 37 obcí k Praze, čímž byla vytvořena Velká Praha. Společně s Hloubětínem a Prosekem se staly IX. městskou částí.³⁹⁶ Následující léta znamenala pro Vysočany nové období růstu a přizpůsobování se ostatním čtvrtím v moderní výstavbě velkoměsta.³⁹⁷ Svá sídla zde našla celá řada velkých průmyslových závodů. V Praze totiž převládalo západní proudění větrů, které přinášely do vnitřního města čerstvý vzduch a naopak bránily dýmu vysočanských továren, umístěných východně od Prahy.³⁹⁸

Přibližně v letech 1922-1930 se v Praze vyvinul zcela nový druh bydlení spojený se specifickým způsobem života v tzv. nouzových koloniích. Stavby chudých domků si vynutily sociálně ekonomické poměry během světové hospodářské krize. Velkoměsto potřebovalo po skončení první světové války hodně pracovních sil, ale bytová výstavba byla tehdy minimální. Proto dělníci, kteří přicházeli do Prahy, začali využívat nabídky obce, která rozparcelovala větší pozemky na okrajových místech Prahy. Na některých místech si však svá obydlí stavěli třeba jen ze starých železničních vagonů. Tak vznikly mimo jiné vysočanské dělnické kolonie

³⁹² Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 80.

³⁹³ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 13.

³⁹⁴ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 80.

³⁹⁵ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 14.

³⁹⁶ Tamtéž, s. 15.

³⁹⁷ Zelinka, T. Č.: Pražská předměstí, s. 80.

³⁹⁸ Broncová, D.: Praha 9 křížem krážem, s. 15.

Za Aero, v jejímž těsném sousedství byla kolonie Čína. Jednalo se o parcelky s rozměry zhruba 12 x 15 m a v každé kolonii jich bývalo 100 až 250. Obecní kolonie Za Aero byla oproti jiným honosnější, tvořily ji řady stejných přízemních domků s půdou, sklepem a zahrádkou, její ulice měly úřední názvy. Existovalo zde 226 domků. Na dělnické kolonie město pohlíželo pouze jako na dočasné stavby a většina z nich zanikla v průběhu 50. a 60. let.³⁹⁹

V meziválečných letech průmysl ve Vysočanech vzkvétal. Během druhé světové války přešly některé zdejší průmyslové závody na zbrojní výrobu (např. ČKD, Aero Vysočany). Velkou pohromou pro Vysočany znamenal letecký nálet na konci druhé světové války den 25. března 1945, který proměnil celou severovýchodní průmyslovou část Prahy (oblast Libně, Vysočan, Střížkova, Proseka a Hloubětína) v sutiny. Důsledkem bombardování bylo ve Vysočanech úplně zničeno 32 objektů, 34 velmi těžce poškozeno a 52 poškozeno těžce. Kromě ČKD, které se stalo hlavním cílem náletu, byly zničeny nebo těžce poškozeny i další továrny či závody (např. mlýny a pekárny Odkolek, chemické závody F. Otto aj.).⁴⁰⁰ Vedle zcela zdevastovaných průmyslových závodů podílejících se na válečné výrobě pro říšskou brannou moc zanechal nálet v rozvalinách i nejstarší vysočanské kulturní památky (zbytky gotické tvrže).⁴⁰¹ Po osvobození v květnu 1945 se primárním úkolem stala obnova válkou zničeného průmyslu.⁴⁰²

V roce 1949 byla Praha rozdělena do 16 částí a po tomto dělení tvořily Prahu 9 Vysočany, Prosek, Hloubětín, část Libně a Hrdlořezy. V roce 1964 k nim byla ještě připojena část Střížkova. Další velká změna nastala v roce 1968, kdy byly k Praze 9 přičleněny další obce z okresu Praha.⁴⁰³ Velkým mezníkem se pro Vysočany stal listopad 1989 a sametová revoluce. Společenské a hospodářské změny znamenaly zánik většiny významných českých průmyslových závodů. Vysočanské podniky s dlouholetou tradicí byly uzavřeny a na jejich místech vznikly tzv. brownfieldy, plochy nabízející se k dalšímu využití.⁴⁰⁴ Sametová revoluce a první svobodné volby po ní v roce 1994 přinesly změny i do uspořádání Prahy. Obvod Prahy 9 zahrnoval pouze Vysočany, malý kousek Libně, Prosek s částí Střížkova, Hrdlořezy a část Hloubětína.⁴⁰⁵

³⁹⁹ Broncová, D.: Praha 9 křížem kráčem, s. 20.

⁴⁰⁰ Tamtéž, s. 21-22.

⁴⁰¹ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 15.

⁴⁰² Broncová, D.: Praha 9 křížem kráčem, s. 22.

⁴⁰³ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 16.

⁴⁰⁴ Broncová, D.: Praha 9 křížem kráčem, s. 23.

⁴⁰⁵ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 16.

9.2 Vybrané lokality a jejich proměny

Průmyslová revoluce v 19. století sehrála v životě Vysočan zásadní roli. Z malé zemědělské obce se v průběhu let stalo významné průmyslové město s velkými továrnami, jejichž výrobky se proslavily doslova po celém světě. Ještě před rokem 1850 zde byl založen Bedřichem Freyem cukrovar, k němuž postupně přibývaly další podniky. Vznikla zde továrna na umělá hnojiva, kostní moučku a kliš, olejna, továrna na laky a fermeže, závod vyrábějící absolutní líc, továrna na barvy, továrna na gumové zboží, dva podniky se zabývaly výrobou krycí lepenky a nechyběly zde ani mlékárna, sladovna a pivovar. Českomoravská továrna na stroje či Kolbenka proměnily svým charakterem Vysočany v tovární čtvrť připomínající londýnský East End.⁴⁰⁶

V této oblasti byly zvoleny dvě lokality pro podrobnější výzkum. Jednak jde o již zmíněný areál bývalé Kolbenky, dnešní ČKD, který výrazně ovlivnil okolní krajinu Vysočan. V druhém případě se jedná o areál Odkolkových mlýnů, kterým hrozí zánik, ačkoliv by si jeho budovy zasloužily zachování.

9.2.1 Kolbenova továrna (pozdější ČKD Vysočany)

Továrnu založili 29. října 1896 ve Vysočanech vynálezce Emil Kolben a průmyslník Karl Bondy jako strojní dílnu v malé dřevěné stavbě na parcele o původní rozloze 7 787 m².⁴⁰⁷ První budovy továrny (administrativa a výrobní hala) byly postaveny v nejzápadnější části areálu pozdějšího ČKD Elektrotechnika při železniční trati z vysočanského nádraží, odkud vedla do továrny vlečka.⁴⁰⁸ Místo pro založení továrny bylo vybráno velmi chytře, neboť územní rezerva pro následné rozšiřování směrem k východu byla takřka neomezená.⁴⁰⁹ Původní areál Kolbenky je vyobrazen na plánu z přelomu 19. a 20. století⁴¹⁰. Tovární areál je na tomto plánu vyobrazen jako komplex tvořený cca desítkou budov. Koncem ledna 1897 začal Kolbenův závod vyrábět své první elektrické stroje. V dostavěné dílně na ploše 20 x 60 m pracovalo v té době 25 dělníků a do konce téhož roku se zvýšil jejich počet na 14 úředníků a 100 dělníků. Kolben postupně vybavoval své dílny moderním technologickým zařízením a vybavením, přičemž veškerá elektrická zařízení použitá v závodě byla vlastní výroby. V letech 1897-98 vyráběla Kolbenova továrna

⁴⁰⁶ Broncová, D.: Kniha o Praze 9, s. 25.

⁴⁰⁷ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 253.

⁴⁰⁸ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 27.

⁴⁰⁹ Tamtéž, s. 29.

⁴¹⁰ Mapová sbírka PřF UK, Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910. Dostupné online v Digitálním univerzitním repozitáři: <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

elektrické stroje různého druhu a výkonu – motory, alternátory, transformátory, regulátory, spouštěče, kontroléry, dynamy na stejnosměrný proud pro městské elektrárny. Dne 30. června 1898 koupila Kolbenovu elektrotechnickou továrnu Živnobanka za 435 000 zlatých a od 3. října 1898 (až do roku 1921) továrna nesla název Elektrotechnická akciová společnost, dříve Kolben a spol. v Praze. Podnik se neustále rozšiřoval a rostly zakázky na jeho výrobky. Až 60 % výroby bylo určeno pro vývoz do mnoha evropských států. V roce 1898 zakoupila výrobní licence Kolbenovy továrny francouzská Decauvilles Ainé v Corbeilu, anglická The Brush Electrical Engineering Company v Londýně a v roce 1899 holandská Elektrotechnická a. s. v Maarsenu. Světového prvenství dosáhl Kolbenův závod v letech 1902-03 v souvislosti s výrobou dvou generátorů, dodaných londýnské městské elektrárně. Do roku 1903 vyrobila továrna celkem 500 strojů včetně kompletní vodní elektrárny pro město Lancelstown na ostrově Tasmánie a další vodní elektrárny pro město Burgos ve Španělsku.⁴¹¹ Areál byl neustále rozšiřován, roku 1910 měl tvar obdélníku a byl ohraničen ze severu železniční tratí a na jihu cestou do Hloubětína, dnešní Kolbenovou ulicí.⁴¹²

Po první světové válce se zde výrazně projevila stavební činnost karlínské stavební firmy Nekvasil stavbami v charakteristickém modernistickém pojetí.⁴¹³ Roku 1921 se Elektrotechnická akciová společnost, dříve Kolben a spol. sloučila s První českomoravskou továrnou na stroje v Praze-Libni a podnik nesl až do 8. července 1927 název Českomoravská-Kolben a. s.⁴¹⁴ Nové budovy postavené ve 20. letech 20. století měly vlastní jednoduchý styl a průčelí staveb byl opatřován nápisem, letopočtem a logem ČMK.⁴¹⁵ Po další fúzi s karlínskou Daňkovou strojírnou vznikl 9. července 1927 koncern Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD), vyrábějící strojní zařízení pro všechna průmyslová odvětví. Pod tímto firemním názvem působil koncern až do 1. října 1940, kdy byl z rozhodnutí mimořádné valné schůze změněn jeho název na Českomoravské strojírny a. s.⁴¹⁶ Areál továrny se postupně šířil směrem na východ. Ještě na plánu z let 1909-14⁴¹⁷ se jednalo jen o malé rozšíření, avšak plán z roku 1938⁴¹⁸ vyobrazuje růst areálu mnohem dále. Západní část areálu byla zastavěna hustě (převážně blízko sebe), naopak ve východní části se nacházelo několik velkých, samostatných

⁴¹¹ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 253.

⁴¹² Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 29.

⁴¹³ Pražský industriál, s. 167.

⁴¹⁴ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 252-53.

⁴¹⁵ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 35.

⁴¹⁶ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 252-53.

⁴¹⁷ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

⁴¹⁸ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

objektů ve větší vzdálenosti od sebe. Na jihovýchod od továrního areálu, na protější straně ulice Kolbenova, se nacházely dělnické kolonie.

Za druhé světové války byly veškeré provozy továrny zapojeny do zbrojní výroby pro Wehrmacht. To byl koncem války důvod bombardování 25. března 1945, při kterém byl vysočanský závod, na rozdíl od libeňského, poničen minimálně.⁴¹⁹ Po skončení druhé světové války byl původní název koncernu ČKD obnoven.⁴²⁰ Plán z roku 1948⁴²¹ vyobrazuje další šíření továrního areálu směrem na východ (blíže k dělnickým koloniím). Před rokem 1950 byla zbudována administrativní přístavba s devítipatrovou věží, jejíž dvě horní patra sloužila jako vodojem.⁴²² V 50. letech byla k areálu připojena nová budova s pilovitou střechou, zvaná Transformátory.⁴²³ Celým areálem továrny procházela bohatá síť vlečkových kolejí a byla napojena jak na nádraží Praha-Vysočany, tak na nádraží Praha-Libeň. Současně síť železničních vlečků ČKD propojovala též výrobní areály ČKD jižně od Kolbenovy ulice a Lokomotivku v Libni.⁴²⁴ Kolem 80. let přibyla další spojovací přístavba a výrobní budovy byly propojeny energomostem.⁴²⁵

Areál ČKD potkal po sametové revoluci podobný osud jako ostatní průmyslové zóny. Po drastickém omezení výroby celá řada továrních hal i administrativních budov buď zcela osiřela, anebo změnila majitele a způsob využití. Díky tomu lze na ploše 250 hektarů vymezených ulicemi Kbelskou, Poděbradskou, Freyovou a železniční tratí nalézt řadu opuštěných továrních budov, které postupně chátrají.⁴²⁶ Pro tovární areál bylo charakteristických několik budov. Za zmínku stojí nejstarší komínový vodojem obklopený přízemními budovami s dalšími komíny, které tvořily symbolickou vizuální dominantu Kolbenky, později ČKD. Žádný z těchto typických komínů se však severně od Kolbenovy ulice nezachoval. Nejstarší výrobní haly (po mnoha účelových přestavbách a dostavbách) byly kompletně zbořeny po roce 2000. Na jejich místě je v současné době prázdná plocha, připravovaná developerem k nové zástavbě.⁴²⁷

Charakteristická byla rovněž budova Mechaniky, která byla postavena ve 20. letech 20. století a zprvu označovaná jako „1923 Elektrické přístroje“, a která byla prodloužena přístavbou směrem k severu a v té podobě je dnes zachována a je chráněna jako kulturní

⁴¹⁹ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 38.

⁴²⁰ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 252-53.

⁴²¹ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

⁴²² Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 40.

⁴²³ Tamtéž, s. 39.

⁴²⁴ Tamtéž, s. 51.

⁴²⁵ Tamtéž, s. 53.

⁴²⁶ Nové Vysočany – budoucnost jednoho brownfieldu, s. 54. In: Fórum architektury a stavitelství.

⁴²⁷ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 29.

památku.⁴²⁸ Dnes je prázdná, stojí na okraji demolicemi uvolněného území a chátrá. Nedaleko stojící chladicí věž pochází ze 30. let 20. století a je také památkově chráněna. Okolní budovy jsou dnes buď prázdné nebo slouží jako skladové prostory různým nájemcům.⁴²⁹ Nejvýhodnější část obsahovala moderní slévárenské provozy, severněji velkou budovu slévárny šedé litiny sloužící celému koncernu ČKD (zbořena kolem roku 2000, na tomto místě se dnes konají bleší trhy), jižněji budovy slévárny barevných kovů a modelárnu, které stojí dosud. Budova modelárny byla později doplněna přístavbou a dnes jsou využívány jako sklady. Budova slévárny barevných kovů dodnes slouží svému účelu (slévárna Agma).⁴³⁰ V současnosti působí celý areál zanedbaným a ponurým dojmem. Na tomto prostoru se velmi odrazilo, že se v minulosti jednalo o silně průmyslovou oblast. Převážná většina stále stojících objektů je ve velmi špatném stavu a dále chátrá. V jednom z objektů stojících při Kolbenově ulici je v provozu ubytovna. Na ploše, na níž v minulosti stávaly dělnické kolonie, dnes stojí obchodní centrum (Möbelix). Demolice a přípravné práce pro další výstavbu v areálu ČKD lze dobře pozorovat na leteckých snímcích především po roce 2003⁴³¹.

Okolí Kolbenovy ulice je považováno developery za rozvíjející se část městské čtvrti Prahy 9 a často bývá označováno jako Nové Vysočany. Jak naložit s lokalitou plnou továrních budov se začalo uvažovat již v roce 1998. V plánu je výstavba administrativních a rezidenčních budov, srovnatelná se změnami, ke kterým došlo např. v Karlíně či na Smíchově.⁴³² Zde je však třeba upozornit, že tato oblast nejsou historické Nové Vysočany. Ty se nacházejí jižněji, v oblasti dnešního Vysočanského náměstí.

9.3.2 Odkolkovy mlýny

Historie firmy Odkolek začala na malostranské Kampě v roce 1850, v dnešních Sovových mlýnech.⁴³³ V roce 1900 padlo rozhodnutí firmu přeměnit na akciovou společnost a převést ji do Vysočan. Projekt architektonického řešení nové továrny ve Vysočanech vypracoval architekt Hubert Gessner v duchu české architektonické moderny. Práce započaly v dubnu 1912, přičemž nejdříve byla pro dovoz stavebního materiálu vybudována spojovací kolej se stanicí Vysočany, která později sloužila i pro dopravu obilí do mlýna. Továrna byla vybudována velmi rychlým tempem, o čemž svědčí skutečnost, že do částečného provozu

⁴²⁸ Bečková, K.: *Továrny a tovární haly*, s. 35.

⁴²⁹ *Tamtéž*, s. 54.

⁴³⁰ *Tamtéž*, s. 36.

⁴³¹ Ortofotomapy (letecké snímky) po roce 2003. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

⁴³² *Nové Vysočany – budoucnost jednoho brownfieldu*, s. 55. In: *Fórum architektury a stavitelství*.

⁴³³ *Co jsme si zbořili*, s. 130.

byla uvedena již 31. ledna 1913 a definitivně zkolaudována v dubnu téhož roku.⁴³⁴ Tovární areál se nacházel v těsné blízkosti areálu Kolbenky, přičemž oba byly odděleny jen železniční tratí. Byl tvořen několikapodlažními výrobními objekty a správní budovou, vše s fasádami z lícových cihel a jemným geometrickým dekorem.⁴³⁵ V noci z 1. na 2. května 1918 v závodu vypukl požár. Vzniklou škodu uhradila pojišťovna, a tak byl mlýn znovu vybudován.⁴³⁶ Obnova byla svěřena opět Gessnerovi, který završil fasádu moučnice ze světlých komořanských vápenopískových cihel charakteristickým stupňovitým štítem, prolomeným kruhovými okénky.⁴³⁷ Koncem roku 1919 byla dostavěna a o dalších sedm pecí rozšířena pekárna.⁴³⁸

Areál továrny, postavené v letech 1912-13 a upravené autorem i po požáru v roce 1918, se skládal z velké budovy mlýnského provozu v západní části továrny, která obsahovala silo, mlýnici s věží vodojemu a moučnici, následovaly pekárenské provozy propojené můstkem s moučnicí a administrativní budova, jediná se sedlovou střechou. V severní části továrny pod svahem pak byla kotelna s komínem, strojovna a další technologické objekty. Budovy i ohradní zeď zdobily emblémy továrny: ozubené kolo s iniciálami zakladatele. Ze strany dvora továrního areálu se mezi budovou pekárny a administrativní budovou nacházel můstek, který obě budovy propojoval. Z administrativní budovy výrazně vystupoval válcový tvar schodišťového rizalitu.⁴³⁹ Zatímco pekárna byla během vývoje několikrát přestavěna, podoba sila, mlýnice a moučnice zůstávala stále stejná a pochází z roku 1918.⁴⁴⁰ Další přístavba byla v areálu uskutečněna v meziválečném období. Před druhou světovou válkou byla mlýnská budova oproti původní podobě pozměněna o přístavbu sila ze severu a mlýnice z jihu. Na slepou ulici Pod Pekárnami, kde se nacházel obytný dům pro dělníky, kteří pracovali v továrně, navazovala dřevěná lávka. Ta vedla přes železniční trať od vysočanského nádraží do ulice Ke Klíčovu nedaleko vchodu do továrny.⁴⁴¹ Zmíněný obytný dům ve slepé ulici Pod Pekárnami čp. 300 svou fasádou a dekorem připomínal obdobné řešení nedalekých mlýnských budov. Dům je sice dodnes zachován, ale jeho fasáda byla v nedávné době zcela purizována a zbavena svých odkolkovských atributů.⁴⁴²

⁴³⁴ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 289.

⁴³⁵ Pražský industriál, s. 168.

⁴³⁶ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 289.

⁴³⁷ Co jsme si zbožili, s. 130.

⁴³⁸ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 289.

⁴³⁹ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s.73.

⁴⁴⁰ Co jsme si zbožili, s. 130.

⁴⁴¹ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s.74.

⁴⁴² Tamtéž, s. 71.

Firma prosperovala a přečkala i druhou světovou válku. Po osvobození byla do čela závodu jmenována národní správa. Národní podnik Odkolek byl ustanoven vyhláškou ministerstva výživy č. 389 ze dne 11. dubna 1947. V následujících letech pak byly znárodněny i všechny prodejny firmy.⁴⁴³ Areál se neustále rozšiřoval, a to především směrem na západ. Roku 1950 byl Odkolek přejmenován na Pražské pekárny a mlýny, n. p. Po roce 1989 se firma vrátila k tradičnímu názvu a transformovala se na akciovou společnost.⁴⁴⁴ Při porovnání leteckých snímků z roku 1975 a 1988-89⁴⁴⁵ lze zaznamenat jisté změny v oblasti areálu: v severozápadním rohu vznikla nová budova, došlo k úpravám objektů stojících ve východní části, lávka přes železniční trať vedoucí z ulice Pod Pekárnami k továrně byla odstraněna.

Roku 1994 obnovená akciová společnost Odkolek výrobu ve Vysočanech ukončila (a přesunula ji do Brandýsa nad Labem⁴⁴⁶).⁴⁴⁷ Brzy po ukončení výroby došlo v různých částech areálu továrny k demolicím několika budov, severní část začala postupně zarůstat stromy.⁴⁴⁸ Ministerstvo kultury roku 2006 zapsalo na seznam památek pouze administrativní budovu. V současnosti se areál nevyužívá. Na jeho okolí existuje developerský projekt, který s existencí Gessnerových továrních budov již nepočítá.⁴⁴⁹ V březnu roku 2010 vlastník areálu úředně oznámil jeho demolici.⁴⁵⁰ Areál dnes patří společnosti FIM development, která zde připravuje novou bytovou a hotelovou zástavbu.⁴⁵¹

V současné době se v areálu neděje žádný pohyb, objekty postupně chátrají jsou opuštěné, jeho okolí působí velmi zanedbaným dojmem. V ulici Ke Klíčovu, v níž se Odkolkovy mlýny nacházejí, lze nalézt koleje vlečky vedoucí do areálu, avšak jsou již dávno zarostlé. Přestože památkovým územím byla prohlášena pouze budova administrativy, zasloužilo by si zachování mnoho dalších okolních objektů, jelikož se jedná o unikátní budovy.

⁴⁴³ Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, s. 289.

⁴⁴⁴ Tamtéž, s. 289.

⁴⁴⁵ Ortofotomapy z let 1975 a 1988-89. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

⁴⁴⁶ Pražský industriál, s. 168.

⁴⁴⁷ Co jsme si zbožili, s. 130.

⁴⁴⁸ Ortofotomapy (letecké snímky) z let 1996-2004. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

⁴⁴⁹ Co jsme si zbožili, s. 130.

⁴⁵⁰ Beran, L.: Nové památky, s. 54. In: Průmyslové dědictví 2.

⁴⁵¹ <http://vcpd.cvut.cz/1-140-a-k-t-u-a-l-i-t-y-odkolkovy-mlyny-ohrozeny.aspx> [zde dne 22.3. 2014].

Proces rozšiřování výše zmíněného industriálu ve Vysočanech lze pozorovat na mnoha plánech. Areál původní Kolbenky, situovaný v západní části pozdějšího rozlehlého areálu ČKD, je vyobrazen na plánu z přelomu 19. a 20. století⁴⁵². Následující plány z let 1909-14⁴⁵³, 1938⁴⁵⁴ a 1948⁴⁵⁵ zachycují postupné rozšiřování areálu směrem na východ a přibývání jednotlivých objektů (zaznačeny jsou pouze budovy větších rozměrů, objekty jako vodojem či chladicí věž na nich však nalézt nejde). Další přibývajících zástavbu továrny lze pozorovat na leteckých snímcích⁴⁵⁶, stejně tak jako postupné demolice. Pro zachycení růstu celého areálu, jednotlivých budov a objektů a jejich proměny je třeba upozornit na dobové fotografie od konce 19. století cca do roku 2010⁴⁵⁷. Odkolkovy mlýny lze nalézt až na plánu z roku 1938⁴⁵⁸, přičemž se již jedná o rozsáhlý areál nacházející se v těsné blízkosti cukrovaru a areálu ČKD Vysočany. Na plánu z roku 1948⁴⁵⁹ se rozrostl směrem na západ, kde přibylo několik budov. Pro pozdější stav byly využity letecké snímky⁴⁶⁰, jelikož na plánu z konce 50. let není areál zaznačen. Tyto snímky sice zachycují demolici některých objektů, ale areál zůstal z velké části ve stejné podobě jako na posledním plánu (s výjimkou budov dříve stojících ve východní části). Fotografie areálu jako celku, některých samostatných budov a dalších součástí lze nalézt v publikaci od K. Bečkové⁴⁶¹.

⁴⁵² Mapová sbírka PŘF UK, Plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, mezi léty 1880-1910, <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

⁴⁵³ AHMP, Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních, 1909-14, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

⁴⁵⁴ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

⁴⁵⁵ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

⁴⁵⁶ Ortofotomapy (letecké snímky), <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

⁴⁵⁷ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 27-55.

⁴⁵⁸ AHMP, Orientační plán hl. města Prahy s okolím, 1938, amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

⁴⁵⁹ Praha: podrobný plán hlavního města, 1948.

⁴⁶⁰ Ortofotomapy (letecké snímky), <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

⁴⁶¹ Bečková, K.: Továrny a tovární haly, s. 68-75.

Závěr

Hlavním cílem této diplomové práce bylo zachytit proměny tzv. vnitřních periferií Prahy v období od nástupu průmyslu do současné doby, kdy v těchto oblastech dochází k dalším změnám vlivem modernizace.

V případě Prahy představovaly vnitřní periferie původně samostatné obce vesnického charakteru, které se nacházely v těsné blízkosti jádra města. S nástupem průmyslu v 19. století znamenaly pro Prahu především možnost zakládat zde průmyslové podniky, pro které již ve středu města nebyl dostatek místa. Právě periferie nabízely vhodné a především levné pozemky. Tyto lokality navíc poskytovaly takřka neomezený prostor pro další expanzi průmyslu, obytná zástavba v jejich okolí rostla až v souvislosti s přicházejícími dělníky, kteří pracovali v místních továrnách. S rozvojem průmyslu souvisela výstavba železničních tratí a nádraží, které se rovněž odrazily do podoby periferií. Byly nezbytnou součástí pro dovoz materiálu a vývoz hotových výrobků. Podobně tomu bylo i v případě budování přístavů, které byly primárně spojeny s průmyslem a obchodem, teprve sekundárně s osobní přepravou. Proto se tak z obcí tvořených drobnou zástavbou a obklopených poli, zahradami, loukami a vinicemi postupně stala místa s rostoucím industriálem. Nelze ani opomenout, že svou roli zde hrálo i jejich připojení k hlavnímu městu v první třetině 20. století, kdy byla vytvořena Velká Praha, jelikož následně se kompletně přetvořily v oblasti se silnou koncentrací průmyslu, který urychloval jejich vývoj a měl pro celou Prahu velký význam. Právě rozvoj průmyslu se v těchto místech projevil velmi silně, proměnil okolní krajinu a na některých místech je jeho vliv patrný dodnes.

Další změny nastaly v 90. letech 20. století, kdy se začalo uvažovat, jakým způsobem naložit s četnými objekty továren, které již ukončily svou činnost. Bylo tak vypracováno mnoho projektů, jejichž hlavním úkolem bylo modernizovat město. Tyto projekty začaly být realizovány po roce 2000, přičemž podstatnou roli hrály povodně 2002 především v okolí Vltavy. Právě zde se dostáváme k problematice průmyslového dědictví. Mnoho vypracovaných projektů s původními průmyslovými objekty nepočítalo a hrozil jim tak zánik. Některé z nich tak byly nekompromisně zbourány, jiné naopak doposud stojí a chátrají, jelikož se o ně nikdo nestará a nevyužívá je. Jejich majitelé totiž počítají v blízké době s jejich zdemolováním a nemají tak potřebu se o ně starat. Přitom mnoho z těchto objektů by si zasloužilo jejich zachování, kdyby se revitalizovaly a využívaly k jinému účelu.

Rozvoj a proměny vnitřních periferií byly v této práci zobrazeny prostřednictvím tří studií: pražských městských čtvrtí Karlín, Libeň a Vysočany. Tyto tři oblasti začínaly stejně

jako vesnické obce, staly se centrem průmyslu, postupně rostly a nyní v nich dochází k modernizaci, avšak v jednotlivých čtvrtích k ní přistupují odlišným způsobem (demolice objektů a následně nová výstavba či konverze a revitalizace).

Karlín, který měl k historickému jádru nejbližší, má velmi dlouhou historii. Jeho růst byl usměrňován regulačním plánem, který je patrný dodnes v podobě šachovnicové zástavby. Zásah do krajiny je výrazný především v oblasti Rohanského ostrova, který si prošel velkými proměnami: z plnohodnotného ostrova se vlivem výstavby nádraží a regulací Vltavy včetně zasypání slepého ramene stal součástí karlínského nábřeží. V tomto prostoru nyní stojí četné budovy administrativního charakteru, postupně zde vyrůstají další a v oblasti Manin se plánuje výstavba rezidencí. Na druhou stranu budovy patřící bývalému ČKD jsou převážně revitalizovány a konvertovány pro odlišné účely (Corso Karlín, palác Karlín aj.) a k plošným demolicím zde dochází jen výjimečně. Je třeba podotknout, že se jedná o velmi zdařilé konverze. Osud Rustonky je kapitola sama o sobě. Většina prostor byla zdemolována v souvislosti s výstavbou komunikace, která mohla vést jinudy, a poslední pozůstatky zmizely před nedávnem. Svou tvář několikrát změnila i Libeň. Bývalé Židovské město zmizelo v nenávratnu v souvislosti s regulacemi Vltavy, stavbou mostu, přístavu a zejména s historickými událostmi; zbyly po něm pouze dva domy. Areál ČKD Libeň z velké části ustoupil moderní zástavbě (výstavba obchodního centra a multifunkční arény), zbytek objektů zůstal prozatím stát. Do podoby Libně se projeví četné úpravy vltavského koryta a Libeňského přístavu, později využívaného jako loděnice, kde dnes probíhá taktéž stavební ruch. Prostor Vysočan byl rozvojem průmyslu postižen asi nejvíce a jeho pozůstatky lze v této oblasti pozorovat do dnešní doby. Prostory zdejších ČKD jsou dnes v tak zanedbaném stavu, že se s nimi již dávno nedá nic dělat, jsou převážně opuštěné a brzy pravděpodobně podlehnou demolici. Na proměnu čeká v současné době také areál Odkolkových mlýnů, tvořený unikátními budovami, které by si zasloužily zachovat. Nicméně developři mají s těmito prostory jiné plány.

Jak je tedy vidět, v převážné většině případů dochází k demolicím bývalých továrních objektů, na jejichž místě stojí či mají stát moderní budovy sloužící k rozličným účelům. Jen v několika případech se přistoupilo k možnosti konverze těchto budov (Karlín). Závisí to především na rozhodnutí města, developerů, inženýrů atd., jimž se mnohdy jeví možnost zbourání a následná nová výstavba jako jednodušší (popřípadě i levnější) varianta než možnost konverze. Zachování těchto objektů pro budoucnost je nijak nezajímá. Na rozdíl od jiných evropských zemí (např. Německo), které se ke konverzi obdobných budov staví mnohem kladněji, Praha v tomto případě za nimi zaostává, avšak je na tom o něco lépe než

např. Slovensko, kde je průmyslové dědictví problematické, a to i ze strany veřejnosti. V posledním desetiletí u nás na tento problém začaly upozorňovat nesčetné konference, bienále Industriální stopy a konají se různé akce, které se snaží přivést průmyslové dědictví do pozornosti veřejnosti i odborníků a díky nim bylo mnoho objektů zachráněno od zkázy.

Modernizace města je v dnešní době prakticky nevyhnutelná. Původní tovární areály, které jsou dnes již nevyužívané a opuštěné, jsou v očích developerů ideálními místy pro výstavbu nových budov. Avšak zánikem industriálu mizí část historie města, která byla pro jeho vývoj zcela určující, a s ním se mění okolní krajina. Ideální možností by byla konverze, díky níž tyto historické budovy zůstanou v určité podobě zachovány, modernizovány, jejich účel bude odlišný od původního a nedošlo by tak k dalším zásahům do okolí. K prosazení konverze je však třeba nejen určitá shoda mezi obecními institucemi, developery, inženýry, architekty, památkáři aj., ale především také porozumění a podpora veřejnosti. K tomu je však potřeba neustálá informovanost a prosazování zájmů týkající se této problematiky. V porovnání s architekty, kterým jde především o uchování industriálu z hlediska jejich historické hodnoty, se tato práce liší v tom, že se zabývá dopadem výstavby průmyslu, jeho následnými demolicemi a přestavbami na okolní krajinu. Nejde zde jen o samotné průmyslové objekty, nýbrž na vliv jejich přeměn na okolí a tím pádem i na proměnu podoby periferní oblasti jako celku. Pro dokumentaci vnitřních periferií Prahy nebyla důležitá jen příslušná literatura, která poskytuje vývoj jednotlivých podniků a dalších lokalit, ale určující byly především kartografické a fotografické prameny. Oba tyto prameny přinesly poznatky ohledně rozsahu zkoumaného místa, rozšiřování jednotlivých areálů, stavbu a proměny jednotlivých objektů a jejich zásahy do okolní krajiny, kterou přetvářely.

Tuto práci lze využít jako zachycení paměti města pro regionální a hospodářské dějiny Prahy. Slouží jako ukázka následků urychleného vývoje města a jeho zástavby, způsobených prudkým rozvojem průmyslu, který v současné době neodvratně mizí a je nahrazován novou zástavbou, která má za úkol změnit podobu Prahy.

Seznam použitých pramenů a literatury

Prameny

Mapy **Stabilního katastru** Ústředního archivu zeměměřictví a katastru: http://archivnimapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html [ze dne 12.4. 2014].

Archiv hlavního města Prahy, **Situationsplan der königl. Hauptstadt Prag**, 1:4 000, sign. MAP P 2 G/88, sestavil Alfred Hurtig, Praha 1884. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

Mapová sbírka PřF UK, **Plán král. hlav. města Prahy a obcí sousedních**, 1:10 000, sestavil Alfred Hurtig, mezi léty 1880-1910. Dostupné online v Digitálním univerzitním repozitáři: <http://digitool.is.cuni.cz> [ze dne 28.3. 2014].

Archiv hlavního města Prahy, **Orientační plán král. hl. města Prahy a obcí sousedních**, 1: 5 000, sign. MAP P 2 I/92, Praha 1909-14. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

Archiv hlavního města Prahy, **Orientační plán hl. města Prahy s okolím**, 1:5 000, sign. MAP P 3/94, vydán nákladem obce pražské, 1938. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

Praha: podrobný plán hlavního města v 36 listech, v měřítku 1: 15 000, Melantrich 1948.

Archiv hlavního města Prahy, **Orientační plán hlavního města Prahy**, 1:15 000, sign. MAP P 3/6002, vydala Ústřední správa geodesie a kartografie, 1959. Dostupné online na amp.bach.cz [ze dne 16.2. 2014].

Současná mapa Prahy. www.seznam.cz.

Ortofotomapy (letecké snímky) z období let 1938-2013. Dostupné online na <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/> [ze dne 12.4. 2014].

Literatura

a) obecná literatura

Atlas československých dějin (Purš, J. a kol.). Praha, Ústřední správa geodézie a kartografie 1965.

Dudeková, G.: Druhé mesto Uhorska. In: Dudeková, G. a kol.: Medzi provinciou a metropolou: obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Historický ústav SAV, Bratislava 2012.

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. In: Pražský sborník historický 1969-1970. Praha, Orbis 1970.

Homerová, M.: Kapitoly z dějin evropského města. Akropolis, Praha 2012.

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

Horská-Vrbová, O.: Pražský průmysl ve druhé polovině 19. století. In: Pražský sborník historický 1969-1970 (Holec, F. ed.). Praha, Orbis 1970,

Koutný, J.: Moderní urbanistické koncepce (Vývoj urbanistických koncepcí). Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj, č. 6, Brno 2004.

Krářová, E. (ed.): Stopy priemyselného dedičstva na Slovensku. Bratislava: Slovenská technická univerzita v Bratislave, 2010.

Ledvinka, V., Pešek, J.: Praha. Nakladatelství Lidové noviny 2000.

- Lipták, L.: Bratislava ako hlavné mesto Slovenska.** In: Dudeková, G. a kol.: Medzi provinciou a metropolou: obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Historický ústav SAV, Bratislava 2012.
- Míka, Z. a kol.: Dějiny Prahy v datech.** Praha, Mladá Fronta 1999.
- Moravčíková, H.: Premeny obrazu mesta.** In: Dudeková, G. a kol.: Medzi provinciou a metropolou: obraz Bratislavy v 19. a 20. storočí. Historický ústav SAV, Bratislava 2012.
- Musil, J.: Třetí městská revoluce. Urbanizace 19. a 20. století.** In: Historické listy 2, 1992.
- Oevermann, H.: Über den Umgang mit dem industriellen Erbe. Eine diskursanalytische Untersuchung städtischer Transformationsprozesse am Beispiel der Zeche Zollverein.** Klartext-Verlag, Essen 2012.
- Ouředníček, M.: Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace.** In: Geografie – Sborník České geografické společnosti 105, č. 4, 2000.
- Pešek, J.: Od aglomerace k velkoměstu.** Praha, Skriptorium 1999.
- 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.
- Wehdorn, M., Georgeacopol-Winischhofer, U.: Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich. Band 1 (Wien, Niederösterreich, Burgenland).** Böhlau 1984.

b) literatura k tématu

- „Nové Vysočany“ – budoucnost jednoho brownfieldu. In: Fórum architektury a stavitelství, roč. XIV., č. 3-4, 2006.
- Bečková, K.: Rohanský ostrov a Maniny.** In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.
- Bečková, K.: Továrny a tovární haly. 1. díl, Vysočany, Libeň, Karlín.** Vydání 1., Paseka, Praha 2011.
- Bečková, K.: Zmizelá Praha. Dodatky II., Historická předměstí a okraje města - pravý břeh Vltavy.** Vydání 1., Paseka, Praha 2003.
- Beran, L., Valchářová, V.: Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. 2. rozš.vydání,** Praha, ČVUT 2005.
- Broncová, D. a kol.: Praha 8 křížem kráčem.** MILPO, Praha 2008.
- Broncová, D. a kol.: Praha 9 křížem kráčem.** MILPO, Praha 2011.
- Broncová, D.: Kniha o Praze 8.** MILPO, Praha 1996.
- Broncová, D.: Kniha o Praze 9.** MILPO, Praha 1997.
- Cossons, N.: Průmysl včerejška, odkaz zítřku.** In: Fagner, B., Valchářová, V. (eds.): Průmyslové dědictví 2 - ve vzduchoprázdnu mezi profesionály a amatéry. Publikace ke konferenci bienále Industriální stopy 2009. Praha 2010.
- Českomoravská-Kolben-Daněk, akc. spol.** Praha 1936.
- Föhl, A.: Záchrana průmyslové minulosti – zkušenosti z Německa.** In: Beran, L. a kol.: Průmyslové dědictví: sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy. Praha 2008.
- Fagner, B. – Zikmund, J. (eds.): Co jsme si zbořili, bilance mizející průmyslové éry/deset let.** ČVUT, Praha 2009.
- Hejtmánek, L.: Libeň: historický nástin.** Obec libeňská, Praha 1896.
- Hlavačka, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.** Praha 1990.

- Hlušíčková, H a kol.:** **Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. Díl P-S.** Praha, Libri 2003.
- Hrubeš, J., Hrubešová, E., Broncová, D. (ed):** **Pražské ostrovy.** MILPO, Praha 2007.
- Chromý, P. a kol.:** **Teoreticko metodologické aspekty výzkumu periferií.** In: Novotná, M. (ed.): **Problémy periferních oblastí.** Univerzita Karlova, PŘF, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha 2005.
- Jodar, M. P.:** **Komerční využití průmyslového dědictví.** In: Beran, L. a kol.: **Průmyslové dědictví: sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy.** Praha 2008.
- Jungmann, J.:** **Libeň – zmizelý svět.** Muzeum hlavního města Prahy, Praha 2010.
- Kneidl, F.:** **Dějiny města Karlína (Kniha 1).** Česká grafická unie, Praha 1923.
- Kohout, J., Vančura, J.:** **Praha 19. a 20. století: techn. proměny.** SNTL, Praha 1986.
- Kráľová, E.:** **Vytváranie záchranej siete pre priemyselné pamiatky na Slovensku.** In: Beran, L. a kol.: **Průmyslové dědictví: sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy.** Praha 2008.
- Kuranda, M.:** **100 let Vysočan: 1902 – 2002.** Městská část Praha 9, Praha 2002.
- Kuranda, M.:** **Městská část Praha 9, Libeň; Díl 1. Podviní.** Městská část Praha 9, Praha 2009.
- Kuranda, M.:** **Městská část Praha 9, Libeň; Díl 2. Levý břeh.** Městská část Praha 9, Praha 2010.
- Kuranda, M.:** **Městská část Praha 9; Díl 1. Vysočany.** Městská část Praha 9, Praha 1999.
- Láník, J., Mandelík, R., Veverka, P.:** **Historie a současnost podnikání v Praze, sv. 2.** Městské knihy, Žehušice 2003.
- Lejsková-Matyášová, M.:** **Od Špitálska ke Karlínu, urbanistický vývoj, památky, zajímavosti a prům. rozvoj nejstaršího pražského předměstí.** Obvodní NV Prahy 8, Praha 1967.
- Míka, Z.:** **Karlín: nejstarší předměstí Prahy.** Muzeum hlavního města Prahy, Praha 2011.
- Míka, Z.:** **Průmyslové předměstí Karlín v 19. století a jeho význam pro Prahu.** In: **Pražský sborník historický IX.** Orbis, Praha 1975.
- Nováček, A.:** **Vývojové trendy polarizace prostoru v Česku.** In: Novotná, M. (ed.): **Problémy periferních oblastí.** Univerzita Karlova, PŘF, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha 2005.
- Novák, J.:** **Rustonka pro mne nebyla jen továrnou.** In: **Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XXXVIII. (IX.), č. 1, 2008.**
- Novotný, M.:** **Holešovický a Libeňský přístav.** In: **Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XL. (XI.), č. 3, 2010.**
- Přístav Pražsko-Libeňský: Úvaha povltavské obce Libeňské.** Obec Libeňská, Praha 1885.
- Ptáčková, K., Květák, T.:** **Městská část Praha 8: 100. výročí připojení Libně ku Praze, 1901 – 2001.** JPM tisk, Praha 2001.
- Semotanová, E. (red):** **Praha – Libeň. Historický atlas měst České republiky, sv. 14.** Historický ústav AV ČR, Praha 2006.
- Semotanová, E.:** **Prostor města a jeho fázový růst v českých zemích od konce 19. století.** In: **Historická geografie 36, č. 2, Praha 2010.**
- Semotanová, E.:** **Zeměpisné názvosloví českých zemí jako odraz krajnotvorných a dějinných procesů.** In: **Český časopis historický 109, č. 3, Praha 2011.**
- Suchomel, J.:** **Vyděrači a rukojmí.** In: **Fragner, B., Valchářová, V. (eds.): Průmyslové dědictví 2 - ve vzduchoprázdnu mezi profesionály a amatéry.** Publikace ke konferenci bienále Industriální stopy 2009. Praha 2010.
- Štulc, J.:** **Zápas o autentické hodnoty industriálního dědictví Prahy.** In: Beran, L. a kol.: **Průmyslové dědictví: sborník příspěvků z mezinárodního bienále Industriální stopy.** Praha 2008.

Tomeš, J., Městská část Praha 9; Díl 4. Libeň. Městská část Praha 9 ve vydavatelství a nakladatelství MAROLI, Praha 2001.

Valchářová, V.: Pražský industriál - nekrology 2002-2007. In: Věstník Klubu Za starou Prahu, roč. XXXVII. (VIII.), č. 2-3, 2007.

Zelinka, T.Č.: Pražská předměstí. Praha, Orbis 1955

Webové stránky

www.industrialnistopy.cz/

<http://vcpd.cvut.cz/>

<http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06.html> [ze dne 28.2. 2014]

<http://vcpd.cvut.cz/1-429-a-k-t-u-a-l-i-t-y-escapismus-berlinskeho-industrialu.aspx> [ze dne 20.2. 2014]

<http://www.wien.gv.at/english/history/overview/international.html> [ze dne 15.3. 2014]

www.karlin.cz [ze dne 15.4. 2014]

<http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi/pripravovane-projekty-2/rohan-city/o-projektu-8> [ze dne 15.4. 2014]

www.rivergarden.cz [ze dne 15.4. 2014]

http://praha.idnes.cz/konec-slavne-tovarny-rustonka-dzi-/praha-zpravy.aspx?c=A140314_2045189_praha-zpravy_bur [ze dne 14.3. 2014]