

VYSOČANSKÉ FRAGMENTY

Praha dne 18. září L. P. 2010

Redakce, administrace a expedice listu nalézají se v nakladatelském závodě v Praze-Královských Vinohradech

Jméno Vysočan je odvozeno od označení vysočanů – lidí, kteří bydlí na vyvýšeném místě. Vysočany vznikly jako osada na sběžišti cest při břehu potoka Rokytky. První cesta vedla od Staré Boleslavi, klesala z Proseka a mířila přes Hrdlořezy dále na Uhry. Její trasu dodnes zachovává ulice Freyova. Druhá z cest přicházela od Prahy přes karlínské Špitálsko a Libeň a stala se základem pozdější Královské třídy – dnešní Sokolovská. Přestože představovala důležitou spojnici východních předměstí s Prahou, nemířila dál do kraje ve stopě dnešní Kolbenovy ulice, která vznikla až na konci století devatenáctého. Od Vysočan pokračovala Královská třída už jen jako cesta místního významu v tra-

se dnešní ulice Pod pekárny a Nad Klíčovem do kopců k usedlosti Klíčov, kde se pak dělila na větší počet polních cest.

Tradiční osu Vysočan představuje též Poděbradova třída, která směřovala od Prahy přes Libeň k východu v trase někdejší silnice Poděbradsko-náchodské. Podobně jako Kolbenova ulice se i ona stala důležitou dopravní tepnou, jež kolem sebe v průběhu 20. století soustředila značnou část zdejšího průmyslu. Jména blízkých ulic Ocelářská, Čerpadlová, Podkovářská nebo U Elektry dodnes ukazují, jak velice se ruch výroby otiskl do místopisu Vysočan.

Na jižních svazích Proseka se tradičně pěstovalo víno – pravděpodobně ještě dlouho před tím, než k tomu dal

císař Karel IV. podnět svým rozhodnutím ze dne 16. února 1358. Svědčí o tom zápis, jímž Vladislav I. v darovací listině věnoval kladrubskému klášteři roku 1115 vinice pod Prosekem.

První zmínka o Vysočanech samotných pak pochází z roku 1239, kdy Václav I. daroval téměř konventu 128 vsí a mezi nimi i Vysočany. Kladrubští benediktíni však posléze začali takto nabytý majetek po částech prodávat, což zapříčinilo velikou rozmanitost vlastnických vztahů v katastru Vysočan, a ze středověké epochy ani nejsme s to určit, kolik tu bývalo usedlostí. Tvářnost obce to osudově poznamenalo na dlouhá staletí.

Ve Vysočanech se v důsledku toho vytvořilo přirozené centrum, jakým bývala náves. Chyběly i další obvyklé veřejné stavby, které zpravidla tmelí obec – škola i kostel. Spíše jen formálně byla za jakýsi středobod Vysočan považována zdejší tvrz.

V místě mezi dnešní Freyovou a Bassovou ulicí, při zdejší usedlosti pozdější č. pop. 25, vystavěl syn Lucemburkova lékaře Ješek z Vysočan nebo jeho dědicové tvrz. Sídlo prodělalo následně spoustu přestaveb, splynulo se sousedním dvorem a od poloviny 19. století v něm žila rodina Freyových, která zde provozovala proslulou mlékárnu. Statek byl však roku 1945 poškozen spojeneckým náletem na zdejší průmyslové podniky a někdejší tvrz bombardování podlehl úplně. Dodnes tu jižně při kongresovém centru hotelu Clarion najdeme zbytky ohradní zdi původní tvrže, za níž se skrývají dva nízké domky č. pop. 25 a 28.

Jediným větším celkem v katastru Vysočan bývalo takzvané Podviní, někdy též uváděné jako samostatná obec. První zmínka o něm pochází z počátku vlády Jana Lucemburského. Osídlení, tvořené zprvu tvrzí, dvorem a mlýnem, později



Domky starých Vysočan č. pop. 25 a 28



i několika chalupami, se nacházelo při pravém břehu Rokytky přibližně v místech, kde se dnes rozkládá stejnojmenný park. Zdejší území bylo roku 1524 připojeno do katastru Libně s výjimkou mlýnské stavení. Mlýn č. pop. 73/8 také z celého Podviní jako jediný přetrval do dnešních časů, ale po požáru v roce 2001 byl přestavěn na restauraci a začleněn do architektonicky notně pokleslého obytného souboru jménem „Podvinný mlýn“, který v těsném sousedství nedávno vyrostl. Památku na někdejší historii místa v zeleni při březích Rokytky dnes představuje stejnojmenný park a ulice.

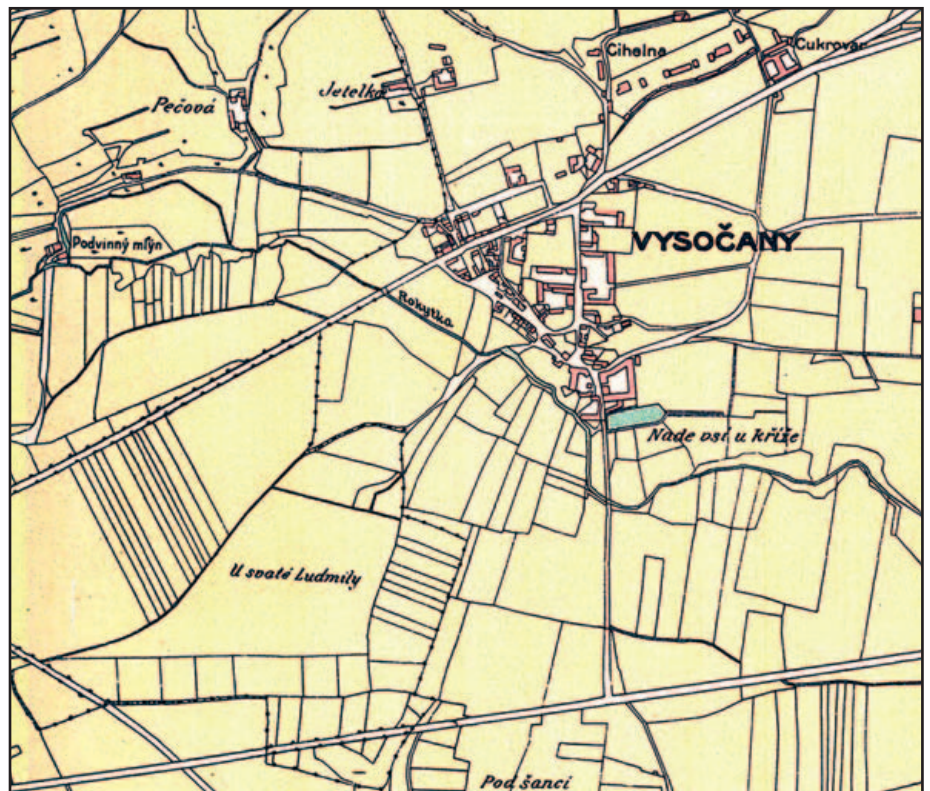
Počátek 19. století

Obec ležela až do 70. let 19. století uprostřed luk, polí a zahrad s roztroušenými hospodářskými dvory, mlýny a letními sídly bohatých Pražanů. Tvářnost tamní krajiny se tak velmi podobala Viničným horám, s nimiž Vysočany sdílely i tradici vinařství.

Už v první polovině 19. století však vinohrady ve Vysočanech převážně ustoupily sadům, polím a zahradám a jako poslední upomínka na tradici zdejšího vinařství existuje dnes na jižních svazích Proseka už jen vinice Máchalka. Nejstarším známým majitelem byl pravděpodobně pražský purkmistr Jan Severin Dirix. V roce 1725 ji vlastnil Daniel Antonín Petsch, který jí nadlouho propůjčil své jméno – ještě na mapě z roku 1910 je označena jako Pečová. Dnes se vinice jmenuje podle posledního majitele Josefa Máchala. Po jeho smrti byl tu vysazen meruňkový sad, který zestárl a už nedošlo k jeho obnově. Dnešní vinice znovu začala vznikat od roku 1996 péčí vinařského družstva Svatý Václav. Jména dalších viničních usedlostí jako Jetelka, Krocinka či Flajšnerka slyšíme dodnes v místních názvech, ovšem jiné už známe pouze z nápisů na starých mapách.

Rázu zdejších svahů pak v letech 1965–1966 velmi uskočila stavba estakády na Prosek navržená architektem Ladislavem Fejtlem. Na její konto nutno připsat úplně zbytečné zničení statku Jetelka a části zahrady při usedlosti Flajšnerka (psáno též Fleisnerka).

Ospalý klid venkovské obce rušila až do hloubi 19. století jen občasná vojenská střetnutí, která zde kromě zrušené zemědělské krajiny zanechala jako památku takzvaný Špitálský dvůr – dominikánský statek přestavěný na lazaret pro raněné vojáky, který od roku 1634



1848; Vysočany se přimykají ke Královské třídě; severojižní Freyova ulice už má svůj základ, uprostřed při rybníčku pivovar; dole Poděbradská silnice je bez osídlení



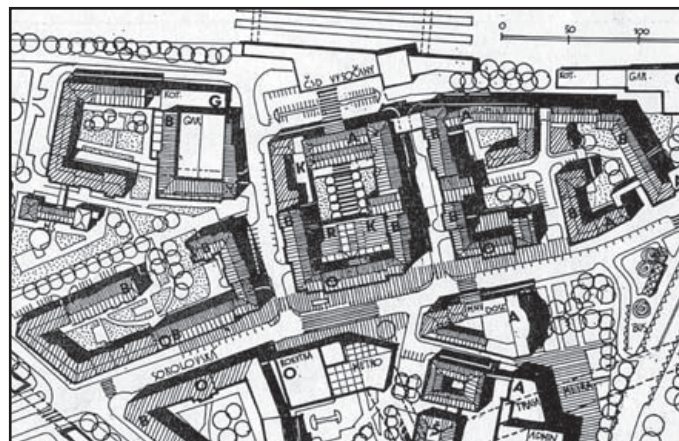
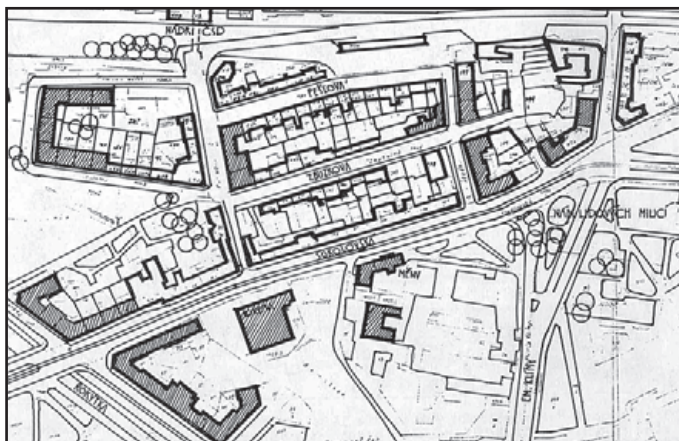
1938; při Kolbenově ulici jsou už skoro všechny továrny na svém místě, východně od nich řádky kolonie Za Aero; na jihozápadě libeňská část ČKD, zregulovaná Rokytka má méně zákrutů

stával naproti vysočanské tvrzi zhruba vprostřed dnešního náměstí OSN. I přes tento příspěvek ke stavební historii místa byl další rozvoj Vysočan pomalý; ještě v polovině 19. století bydlelo tu pouhých 644 obyvatel v 58 domech, první školu obec dostala teprve v roce 1854 a svého kostela se dočkala dokonce až v září 1931. Vysočanům zkrátka chyběly potřebné impulsy pro větší růst.

Druhá polovina 19. století aneb Průmysl budovatelem města

Ten první podnět paradoxně přinesla opět válka – tentokrát prusko-rakouská v roce 1866. Její nešťastný výsledek se posvětil bourání pražských hradeb, což Vysočany poněkud přiblížilo hlavnímu městu a zařadilo zdejší krajinu mezi výletní místa Pražanů, ale nejpodstatnější oživení jako obvykle přišlo až se železnici.





Plán asanace 1987 – šrafované domy vlevo určeny k zachování, upravo návrhový stav; uspořádání odpovídá dnešku, ale k přestavbě nádraží už nedošlo a návrh rovněž nepočítal s obchodním centrem na náměstí Lidových milicí (autoři J. Fibiger a V. Lacina)

Ta sice vstoupila na katastr Vysočan už v roce 1845 spolu s prvním vlakem směřujícím do Prahy, ale trať tehdejší Severní státní dráhy obcí zprvu jenom procházela a Vysočany z ní neměly žádný užitek. Na svoje nádraží si vysočanští museli počkat až do roku 1872, kdy do obce dovedla koleje Turnovsko-kralupsko-pražská dráha.

Staré Vysočany ve druhé polovině devatenáctého století neměly žádný regulační plán. Náhodná srostlice selských dvorců při Freyově ulici byla doplněna jedinou pravidelnou zástavbou přirozeně vzniklou obestavením Královské třídy. Později přibýly domy mezi Královskou třídou a vysočanským nádražím. Původní rostlá venkovská zástavba Vysočan jen pomalu a jednotlivě ustupovala novostavbám, které tudíž nevycházely z nějakého jednotícího záměru. Nebyl tu ani vliv osvíceného vlastníka rozsáhlejších pozemků, který by svým příkladem dal impuls k jasnému uspořádání budoucího města, jak se to podařilo na Žižkově. A scházel tu ještě třetí blahodárny moment, který bývá pobídkou pro vytvoření ucelené tváře nové obce – rozsáhlejší obytná zástavba. Podstatný vliv na to měla velká vzdálenost od Prahy, z níž cesta do Vysočan koňským povozem představovala hodinu jízdy. Ještě v roce 1900, kdy na Žižkově bydlelo bezmála šedesát tisíc obyvatel a stálo zde skoro 1000 domů, Vysočany měly 178 popisných čísel a 4365 duší. Zatímco Žižkov byl noclehárnou hlavního města a okolí, ve Vysočanech se nebydlelo – do Vysočan se jezdilo pracovat.

Tím, kdo Vysočany nakonec proměnil v město, byl průmysl. Továrny zformovaly dosud nezastavěné území obce příznačným způsobem do nesmírně rozsáhlých pravouhlych bloků, ovšem staré zástavby se jejich budování příliš nedotklo. Na rozdíl od Karlína či Holešovic, kde fabriky postupně prorostly obytnými bloky, vznikaly ve

Vysočanech průmysl stranou na volných prostranstvích, která dávala předpoklad nerušeného růstu. Vedle relativně nedotčené venkovské zástavby tak vyrůstalo nové město odlišné svým účelem i měřítkem. Jeho podobu diktovala racionalita výroby a nikoliv kompoziční záměr či stavební spekulace. S rozvojem průmyslu rostla nakonec i potřeba bydlení a nové domy, zakládány od počátku dvacátého století na pravidelných parcelách, teprve dodatečně vysočanské továrny obrostly. I tak je dodnes znát, že se původní části obce s průmyslovými bloky docela nespojily.

Zvláště patrná je nedotvořenost původního jádra Vysočan kolem Freyovy ulice. Tento otisk staré obchodní stezky, zprvu zvaný Palackého ulice, za druhé světové války Karlštejnská a později Klímovy, propojoval v severojižním směru Královskou a Poděbradovu třídu – hlavní osy Vysočan. Ústřední prostranství staré Vysočany v těchto místech získaly až ve druhé polovině 20. století, pokud za ně smíme považovat nejasně ohraničené a tudíž prostorově málo účinné náměstí Organizace spojených národů (dříve Lidových milicí). To vzniklo v roce 1956 demolicí starých selských dvorů na východ od Klímovy ulice, když byla rozšiřována pro snadnější provoz trolejbusů, a na konci osmdesátých let se zvětšilo zbouráním zbytků statku, jehož součástí byla Freyova mlékárna. Ani nedávná výstavba velkého obchodního centra v sousedství radnice však prozatím nepozdvihla náměstí OSN nad úroveň přestupní stanice městské dopravy. A roztržitost obce ještě podtrhuje relativně samostatná čtvrť zvaná Nové Vysočany, která začala vznikat jižně za tratí někdejší Severní státní dráhy ve druhé polovině devadesátých let 19. století.

Obytná zástavba Vysočan pomalu doháněla, oč zůstala pozadu za rozvojem zdejších továren, až byla obec 27. srpna

roku 1902 povýšena na město. V průběhu prvního desetiletí 20. věku pak Vysočany zaznamenaly bouřlivý rozvoj, kdy se rozrostly bezmála na 7000 obyvatel a do svazku Velké Prahy 1. ledna 1922 už vstupovaly jako sebevědomá obec s počtem 295 domů o 8554 obyvatelích.

Kromě leteckého bombardování ze dne 25. března 1945, které těžce poškodilo především zdejší průmyslové podniky, znamenala nejdrastičtější zásah do tkáně Vysočan asanace značné části původní zástavby mezi nádražím a Sokolovskou třídou z konce 80. let. Chronicky zanedbaná údržba a neuvážená tendence sestěhovávat do nevyhovujících bytů problémové obyvatelstvo dovedla postupně vládnoucí režim k zoufalému zjištění, že na citlivou rehabilitaci nezbyvá sil ani prostředků. A tak se bourání mnoha desítek vysočanských domů stalo pokračováním podobných asanací, které v letech předchozích vedly ke zničení staré Libně a částečné devastaci Žižkova. Demoliční práce zde začaly smutně příznačně na den výročí „Vítězného února“ 25. 2. 1988. Snaha náhle řešit dlouhodobě nahromaděné problémy byla tak překotná, že opožděné pokusy o zastavení asanace v polovině roku 1990, kdy změny společenského ovzduší umožnily svobodnou diskusi o směřování obce, už neměly v podstatě co zachraňovat.

Zakladatelé vysočanského průmyslu

Za zakladatele průmyslové tradice Vysočan může být považován rod Freyových. Bedřich (Friedrich) Frey starší byl magistrem farmacie a majitelem lékárny „U bílého jednorozce“ na Staroměstském náměstí. Kromě chemie měl však talent i na zemědělské podnikání a obory technické. A tak roku 1835 založil ve Vysočanech cukrovar na dnešní ulici Ke Klíčovu a v polovině 19. století si pak pronajal od



pražských dominikánů u sv. Jiljí část zdejšího statku zvaného menší dvůr Apolinářský (též Janečkovský), který později odkoupil. Společně se synem rozvíjel veřejný život obce, postaral se o vybudování zdejší školy a po několik let byl pak ve Vysočanech starostou.

Syn zakladatele Bedřich Frey mladší pak zásadním způsobem vylepšil technologii výroby cukru a podnikatelský záběr rodiny navíc rozšířil o mlékárnu, již roku 1896 vybuďoval v objektech Menšího dvora. Progresivního ducha mladšího z rodiny Freyových dokládá to, že dne 21. května 1881 zřídil z cukrovaru přibližně jeden kilometr dlouhou telefonní linku do svého domu – byla v Českých zemích druhá.

Ve funkci starosty Vysočan stál Bedřich Frey mladší dvacet let. Kvůli bezdětnému manželství si osvojil roku 1886 osiřelého Bedřicha Eduarda Strohmayera, který začal podle rakouských zákonů užívat jméno Strohmayer-Frey.

V roce 1888 byl Freyovým na žádost obnoven rytířský stav i predikát z Freyenfelsu (von Freyenfels) a povoleno užívat stejného znaku, jaký měli údajní rodinní předci. I osvojený B. E. Strohmayer-Frey získal cestou císařské milosti příznání stejného šlechtictví, jakému se těšila jeho adoptivní rodina, ale časem se ukázalo, že jeho pěstoun založil žádost na padělaných listinách a rytířský titul byl Freyovým odňat. B. E. Strohmayer-Frey si ho však směl ponechat a později se psal jako svobodný pán Frey z Freyenfelsu (Freiherr Frey von Freyenfels).

Navzdory tomuto poklesku svého adoptivního otce přispíval Bedřich Eduard Strohmayer-Frey dále k dobrému jménu rodiny i firmy. Cukrovar, během času převedený na kapitálovou společnost, byl sice roku 1915 uzavřen, ale mlékárna si vedla velmi zdatně a ačkoliv ji svobodný pán Frey z Freyenfelsu převzal ještě jako neploletý, řídil ji k prosperitě.

Freyovi si kromě péče o rozvoj podnikání a prestiž vysočanské obce udržovali též široký kulturní rozhled. V rodinném sídle na vysočanském statku stávalo koncertní křídlo značky Bechstein, na něž při svých návštěvách hrávala Ema Destinová, jejíž sestru Jindřišku Kittlovou pojal B. E. Strohmayer-Frey za manželku.

Konec tradice vysočanského působení rodiny Freyovy přišel se závěrem druhé světové války. Přestože svobodný pán Frey z Freyenfelsu hovořil důsledně česky, hlásil se k německé národnosti, což vedlo k tomu, že musel Českou republiku opustit a dožil v Rakousku, kde zemřel roku 1958.



Freyova mlékárna

Po návštěvě německých parních závodů nechal Bedřich Frey mladší zřídít ve stodole rodinného statku primitivní mlékárnu, která se celá vešla do jediné místnosti. Statek s mlékárnou č. pop. 26 stával při objektu někdejší tvrze na ploše, kterou dnes zaujímá hotel Clarion s nákupním centrem Fénix. Provoz byl zahájen roku 1889 a vybavení se skládalo z lokomobily od mlátičky, umístěné před stodolou, ze dvou dánských odstředivek, máselnice, nádrže a dřevěné vany.

V roce 1895 byla mlékárna rozšířena o další budovy a moderní zařízení. Kotelna byla vybavena dvěma parními kotli, byla zřízena odstředivna, umývárna lahví, máselárna, sýrárna a výpravna mléka. Vznikla tak už skutečně moderní výroba, která si zasloužila označení parní mlékárna.

Firma provozovala až do konce 1. světové války rozvoz mléka vlastními koňskými potahy. Sto párů koní se střídalo o padesát bílých vozů s nápisem „Vysočanská mlékárna, B. r. Frey“. Kromě zásobování stálých odběratelů nabízel se prodej mléka i nahodilým zájemcům, které z korby vozu na určených zastávkách obsluhovaly dvě bíle oblečené ženy.

Rok 1933 přinesl další změny: došlo k zakoupení tavičky sýra a rodinný podnik byl akcionován. Změnil název na „Vysočanská mlékárna B. Frey, a. s.“ a dosavadní majitel B. E. Strohmayer-Frey byl jmenován předsedou společnosti, kterou pak vedl až do konce války. Roku 1935 už činila denní produkce mléka 15 000 litrů



F. E. Freiherr Frey von Freyenfels

a firma otevřela oblíbený mléčný bar na Václavském náměstí v domě U Šenfloků č. pop. 824/29 – trochu paradoxně na místě někdejšího domu se staletou pivovarskou tradicí. Kromě toho mlékárna vlastnila na území velké Prahy asi 70 prodejen a zásobovala tak prakticky celé město.

Při leteckém bombardování na konci války vzal za své dům Freyových vzniklý přestavbou vysočanské tvrze a došlo k poškození mlékárny, na niž byla záhy uvalena národní správa. Freyovi museli opustit republiku, 1. ledna 1948 byl jejich podnik znárodněn a prošel rozsáhlou rekonstrukcí, po níž provozní výkon stoupl desetinásobně.

Od 1. července 1955 se znárodněná firma stala součástí národního podniku Vysočanské mlékárny s označením „závod 03“. Ovšem provoz byl později přenesen k Harfě na Českomoravskou ulici, kde měly Vysočanské mlékárny ústřední výrobu. Jejich spojením s Pražským mlékárenským průmyslem pak v roce 1963 vznikl národní podnik Laktos. Původní objekt mlékárny byla zbořen při přestavbě Freyovy ulice v roce 1956 a zbytky areálu celého dvora zanikly při budování stanice metra Vysočanská kolem roku 1993, a tak jedinou připomínkou Freyova mlékárenského podnikání ve Vysočanech zůstává socha Piety, která stávala nad vjezdovou branou do dvora. Dnes je uložena v oddělení kultury Městské části Praha 9 na Proseku.



Freyův cukrovar aneb Líheň vynálezů

Na rozdíl od zaniklé mlékárny dodnes najdeme ve Vysočanech objekty někdejšího Freyova cukrovaru. V sousedství areálu Odkolkových mlýnů od chodců nepovšimnuty stojí k nepoznání přestavěná budova, jejichž zdi byly dějištěm mnoha dobrodružství vynálezavého ducha a řemeslné zručnosti. Bedřich Frey starší cukrovar založil roku 1835 na dnešní ulici Ke Klíčovu č. pop. 56/5 a vyříbená empirická stavba se stala prvním průmyslovým podnikem v obci. Od roku 1861 zde začal působit Hugo Jelínek – člověk všestranného technického nadání, chemik a strojíren-





ský odborník. Spolu s Bedřichem Freyem mladším, který byl znalcem cukrovarnických technologií, se pokoušel zvýšit účinnost výroby cukru. Cukrovary do těch časů vyráběly složitě, neefektivně a tudíž draze. Jedním z nedostatků bylo čištění řepné šťávy, které probíhalo v několika oddělených nádobách, kdy šťávu bylo nutné pracně a se ztrátami slévat. Tyto problémy se snažila odstranit řada cukrovarníků, ale řešení přinesli až roku 1863 Jelínek a Frey.

Dosavadní způsob, kdy se „proplachovala“ cukerná šťáva vápenným mlékem a teprve poté oxidem uhličitým, nahradili metodou novou, při níž oba tyto procesy probíhaly současně. Technologie byla úspěšná, a Jelínek s Freyem proto na závěrečné zkoušky pozvali na dvě stě domácích i zahraničních cukrovarníků, kteří se mohli na vlastní oči přesvědčit o kvalitě nově vyrobeného cukru. Metoda dnes známá pod názvem Frey-Jelínkova saturace tak našla brzy uplatnění v mnoha českých i zahraničních cukrovnách.

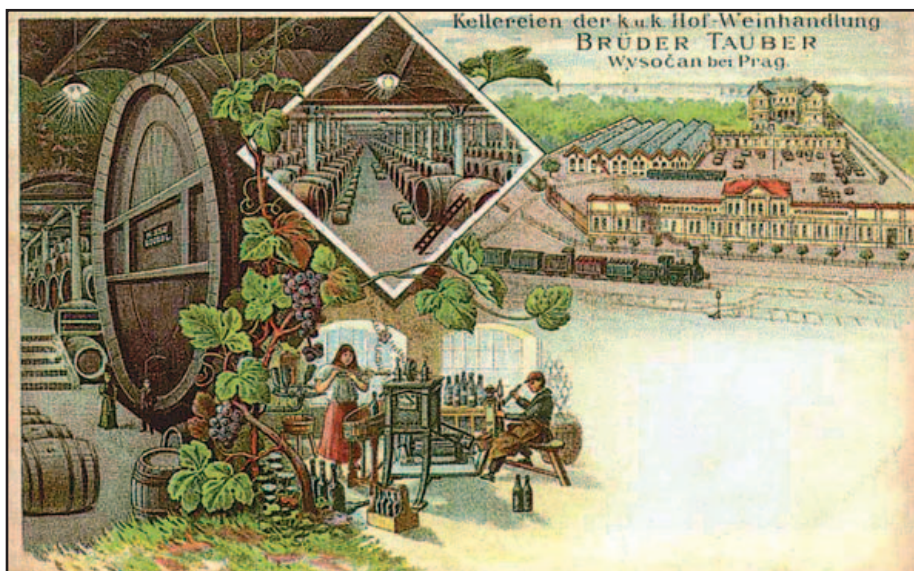
Cukrovar, později vlastněný kapitálovou společností, pokračoval ve výrobě až do roku 1915, kdy byl provoz likvidován. Posléze se tu nacházelo mnoho řemeslnických provozoven a některé další druhy výroby, které představovaly významnou kapitolu v historii českého průmyslu. Zde prodělala své dětské krůčky letecká legenda jménem Avia a své první pokusy prováděl motocyklový konstruktér J. F. Koch.

Objekty cukrovaru byly ještě roku 1929 přestavěny stavitelem Hejdukem, ale po válce se staly součástí areálu sousedních Odkolkových mlýnů, a tak přetrvaly dodnes ve stavu, který někdejší půvab původních budov ničím nepřipomíná.



Vysočanský pivovar

Dům č. pop. 1 na rohu ulic Freyova a U vysočanského pivovaru byl součástí nadačního dvora, který roku 1860 zakoupili dominikáni od sv. Jiljí. Od nich si ho pronajal v roce 1883 sládek Karel Spurný, hned následujícího roku ho rozšířil a o dva roky později získal též koncesi k provozování hostinské



živnosti. Firma nesla název: „Karel a Rudolf Spurný, pivovar ve Vysočanech u Prahy“.

Původně ruční výroba za Karla Spurného přešla na parostrojní provoz a pivovar měl výstav 50 hektolitrů ročně. V roce 1908 Spurný pronajatý podnik odkoupil včetně okolních pozemků, kde zřídil pivovarskou zahradu s rybníčkem napájeným z blízké Rokytky. Kromě okrasné funkce sloužila nádrž jako zásobárna ledu pro pivovar.

Karel Spurný proslul řadou odborných statí v oboru pivovarnictví a spolu se svým sládkem Karlem Němotou obdržel patent na přístroj k měření mladiny.

Pivovar pracoval do roku 1914, v meziválečné době zde byl provozován pouze samotný hostinec, ve druhé polovině 20. století zde sídlila hudební škola a areál už jenom upadal. Západní polovina budov byla dokonce v roce 1956 demolována při napřimování a rozšiřování Freyovy (tehdy Klímovy) ulice. V devadesátých letech však zbylé části pivovaru zakoupila stavební společnost ZUKR, jejíž majitel se ze sentimentu vůči vzpomínkám, které ho pojily s místem, rozhodl areál zachránit. V opraveném pivovaru dnes sídlí různé firmy a část budov slouží jako restaurace s hotelem.

Tauber a Fischl

Objekty vinných skladů této firmy se nacházejí nad vysočanským nádražím pod patou proseckých svahů v ulici U vinných sklepů (dříve Havlíčkova) č. pop. 145/7. Zakladatelé společnosti Vilém a Evžen Tauberovi provozovali vinné sklepy od roku 1866 v Karlíně, ale z obav před zvýšenou hladinou spodní vody při povodních raději firma přesídlila roku 1891 do Vysočan.

Zde vznikl závod pro uskladnění a zpracování vína s kapacitou 8000 lahví denně a firma patřila k významným importérům vín cizích značek. Kromě toho produkovala vlastní vína desertní a medicínální. Součástí areálu se stala i výše ve svahu položená vila majitelů – v patře se nacházel byt a v přízemí kanceláře.

Roku 1931 došlo ke spojení s karlínskou firmou J. B. Fischl za vzniku nového názvu firmy „Tauber und Fischl“. Dva roky na to byla rodina Tauberových z firmy vyplacena a podnik vedli do okupace bratři Robert a Max Fischlovi.

Ve vile za války sídlilo gymnázium a arizovaný podnik byl místem častých společenských zábav příslušníků okupačních úřadů a vojsk. Proto se navzdory dramátům doby firma udržela v dobrém stavu, i své jméno si zachovala. Část rodiny, která se vrátila z exilu roku 1946, usilovala o navrácení majetku, ale její snahu definitivně zhatilo znárodnění v roce 1948, kdy firmu převzal Velkodistribuční družstevní podnik Praha.

Od roku 1954 pak spadaly vinné sklepy pod Pražské vinařské závody. Ve vile byly později zřízeny dětské jesle a celý areál je dnes pronajímán jako sklady. Vila sama je značně omšelá a původně malebné vyznění této dominanty zasažené v kopci nad Vysočany poškozují těsné sousedství utilitárních přístaveb, zanedbané okolí a blízkost frekventované estakády na Prosek.

INSERCE





František Odkolek, a. s., parní mlýn a továrna na chléb

Areál vznikl na ulici Ke Klíčovu č. popisné 256/1 v roce 1912. Projekt vysočanského mlýna a pekárny vypracoval pro akciovou společnost František Odkolek vídeňský architekt, žák profesora Otto Wagnera a patrně nejvýznamnější středoevropský tvůrce průmyslových staveb Hubert Gessner.

Tradice mlynářského podnikání rodiny Odkolkovy začíná roku 1840 v Sovových mlýnech na Kampě. Pod vedením Františka Serafína a jeho syna Jindřicha firma začala ve druhé polovině 19. století provozovat pekárnu a založila síť vlastních pekařských prodejen.

Kolem roku 1900 až 1910 nastal všeobecný rozvoj českého mlynářství a vznikaly nové mlýnské podniky. V této době byly zahájeny přípravy k přeměně firmy „Fr. Odkolek“ na akciovou společnost se snahou přestěhovat ji do nových prostor ve Vysočanech. Otcem této myšlenky byl ředitel firmy Alexander Schück. V roce 1912 pak byla firma akcionována pod jménem „František Odkolek a. s., parní mlýn a továrna na chléb“.

Mlýn byl situován východně od nádraží Vysočany, jehož blízkost umožňovala zavlečkování, nicméně formy dopravy čerstvého zboží k zákazníkům byly pestré. Během první světové války se používaly dokonce přívěsné čtyřkolové vozíky za tramvaje.

Z výrobního celku stojí nezápadněji železobetonové obilní silo, na které navazuje čistírna s mlýnicí tvořená šestipodlažním železobetonovým skeletem a završená věží s vodním rezervoárem. Následuje zděná šestipodlažní budova moučnice, s dřevěnou vnitřní konstrukcí ztuženou litinovými sloupy, propojená technologickým můstkem se železobe-

tonovou budovou pekárny. Ze severu na mlýnici v úrovni přízemí navazují objekty strojovny a kotelny s komínem, jehož koruna je zdobena geometrickým dekorem. Při jihovýchodním okraji areálu se nachází zděná třípodlažní budova kanceláří ředitelství s valbovou střechou a dvěma půlválcovými schodiškovými věžemi na kratších stranách půdorysu. S pekárnou je spojena nad kolejemi vlečky krytým můstkem, neseným železovou konstrukcí.

Dnešní podoba sila, mlýnice a moučnice pochází z roku 1918, kdy budovy po požáru nechal ředitel Schück obnovit opět podle Gessnerova projektu.

Objekt pekárny již v průběhu třicátých let dvacátého století částečně pohltila puristická dostavba na půdorysu „L“, a pekárna si tak nezachovala své původní architektonické řešení.

V roce 1945 byla ustanovena ve firmě národní správa a roku 1947 vznikl národní podnik Odkolek, do něhož byly včleněny ostatní pražské podniky podobného zaměření (např. firma Dr. F. Zátka) a postupem času byly s areálem mlýnů též provozně spojeny chátrající objekty sousedního cukrovaru. Mezi roky 1954–1990 fungovala pekárna pod názvem n. p. Pražské pekárny a mlýny. Od roku 1994 se stala znovu akciovou společností Odkolek, která však výrobu ve Vysočanech ukončila, přesunula ji do Brandýsa nad Labem a továrnu prodala do soukromých rukou.

V současnosti není areál využíván. Pro své architektonické kvality byl již v listopadu 2003 navržen k prohlášení za kulturní památku, ovšem památková ochrana vyhlášená v únoru 2006 se omezila pouze na administrativní budovu. Ušlechtilá Gessnerova stavba, pěkně dochovaná v celku i v řemeslných detailech, dosud pod svahem Klíčova stojí.

Emblém firmy v podobě ozubeného kola s iniciálami zakladatele zdobí stěnu sila, nad ním je stále dobře čitelný nedávno sejmutý nápis „Odkolek“. Obytný dům pro Odkolkovy zaměstnance č. pop. 300/17 v blízké ulici Pod pekárnami, který Gessner vystavěl kdysi rovněž s cihlovou fasádou jako samotný mlýn, tu brzy zbyde sám, neboť chystaný projekt obytného souboru se zachováním mlýna nepočítá

Avia aneb Krásní blázni v povětří

Již před první světovou válkou se inženýr Pavel Beneš pustil do stavby lehkého motorového letadla nazvaného Fregatka a postavil neúspěšný bezocasý kluzák Albatros. Kromě toho navrhl a zkonstruoval závěsný kluzák Lili, na němž sám také několikrát letěl. Cenné praktické zkušenosti se stavbou letadel získané někdy i za cenu neúspěchu hodlal zúročit v podniku, který v pozdním létě roku 1919 založil spolu s obchodníkem a členem Československého aviatického klubu Václavem Malým. Vznikla tak firma Avia – společnost pro opravy a výrobu letadel s r. o. Prostor pro dílny našli Beneš s Malým v objektu vysočanského cukrovaru. Prakticky hned poté se k nim přidal Benešův známý inženýr Miroslav Hajn.

Na přelomu roku 1919 a 1920 se Beneš s Hajnem pustili do návrhu nového motorového letounu, na němž uplatnili své dosavadní zkušenosti s „tlustými profily“ křídla, při čemž se nechali inspirovat Junkersovými a Fokkerovými konstrukcemi. Při stavbě se k nim přidal i Jaroslav František Koch, který měl na starosti opravu a ladění motorů. Jeho pomoc byla skutečně neocenitelná, neboť Hajn s Benešem sehnali do začátku dva vyřazené motory ještě předválečné výroby, které bylo nutno alespoň v mezích možností dostat do kondice. Řadový čtyřválec o výkonu 26 až 30 kW (35–40 hp) Austro-Daimler poháněl dřevěnou dvoulistou vrtuli navrženou a prakticky vlastnoručně vyrobenou Pavlem Benešem.

Chystaný prototyp letounu BH-1 exp. ihned dostal označení iniciálami příjmení obou konstruktérů, které si potom modely firmy udržely po dlouhé roky. Písmena „exp.“ v názvu byl zkratkou slova „experimental“, ovšem zkušební pilot Avie Bohumil Munzar později s cynickým humorem tvrdil, že znamenala „exprevit“. Letoun měl celodřevěnou konstrukci, trup potažený překližkou, křídla a ocasní plochy plátnem. Beneš



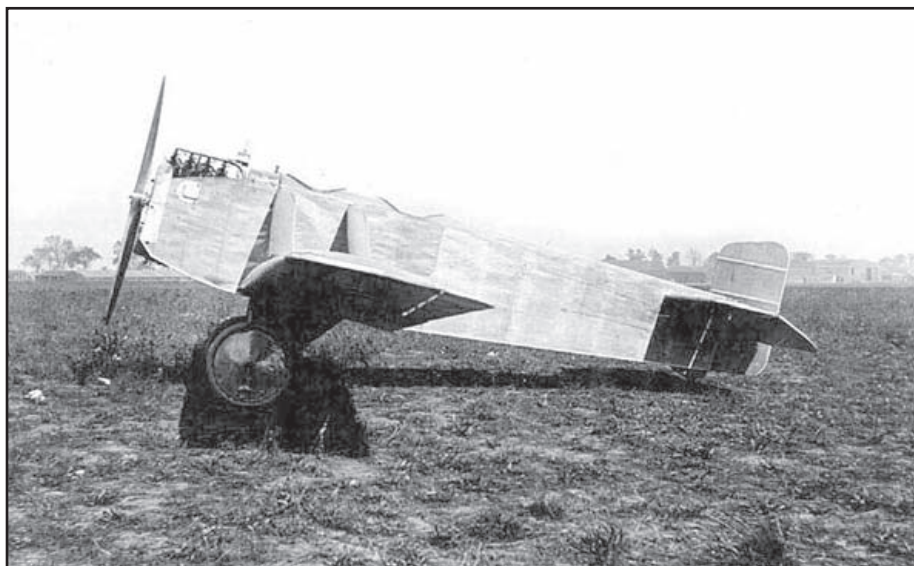


s Hajnem použili konstrukční prvky v té době velmi odvážné. Sami navrhli „tlustý“ profil křídla, dolnoplošnou koncepci jeho zavěšení na trupu, kterou si nechali později patentovat, plovoucí směrové kormidlo a vzadu plochý trup, jenž převzal funkci kýlové plochy.

První opravdový let do výšky 50 m trval 4 minuty a byl proveden 13. října 1920. Hned dalšího dne při deseti-minutovém letu BH-1 překvapila svou ovladatelností a bezvadnými letovými vlastnostmi. Jen předválečný motor byl příliš slabý, takže s Avíí mohl létat pouze pilot a prázdný kokpit pro cestujícího byl kvůli aerodynamice zakryt plechem. Navzdory až neuvěřitelně slabé motorizaci (vždyť letouny první světové války měly výkon běžně 100–300 hp) však letadlo dosahovalo obdivuhodně slušných výkonů, což bylo dáno čistotou aerodynamického provedení. Cestovní rychlost byla 110 km/h, maximální pak 160 km/h. Běžně stroj ve vodorovném přízemním letu dosahoval s jedním mužem rychlosti 140 km/h, minimální rychlost činila 58 km/h a letoun stoupal rychlostí 3 m/s.

Hned po úspěšném zalétání, které proběhlo na kbelském letišti, byla Avia BH-1 exp. přestěhována do Průmyslového paláce, kde se konala „1. československá mezinárodní letecká výstava“. Na stánku firmy letoun vzbudil zaslouženou pozornost, stal se nejdiskutovanějším a nejobdivovanějším exponátem výstavy. Protektor expozice prezident republiky T. G. Masaryk věnoval ze svého fondu společnosti Avia sto tisíc korun na podporu dalšího rozvoje. To pro firmu znamenalo mnoho, ovšem ani tento velkorysý dar na dlouhodobější podnikání v náročném technickém oboru nestačil. Koncem téhož roku se i Václav Malý finančně vyčerpal a další perspektiva podniku byla nejistá.

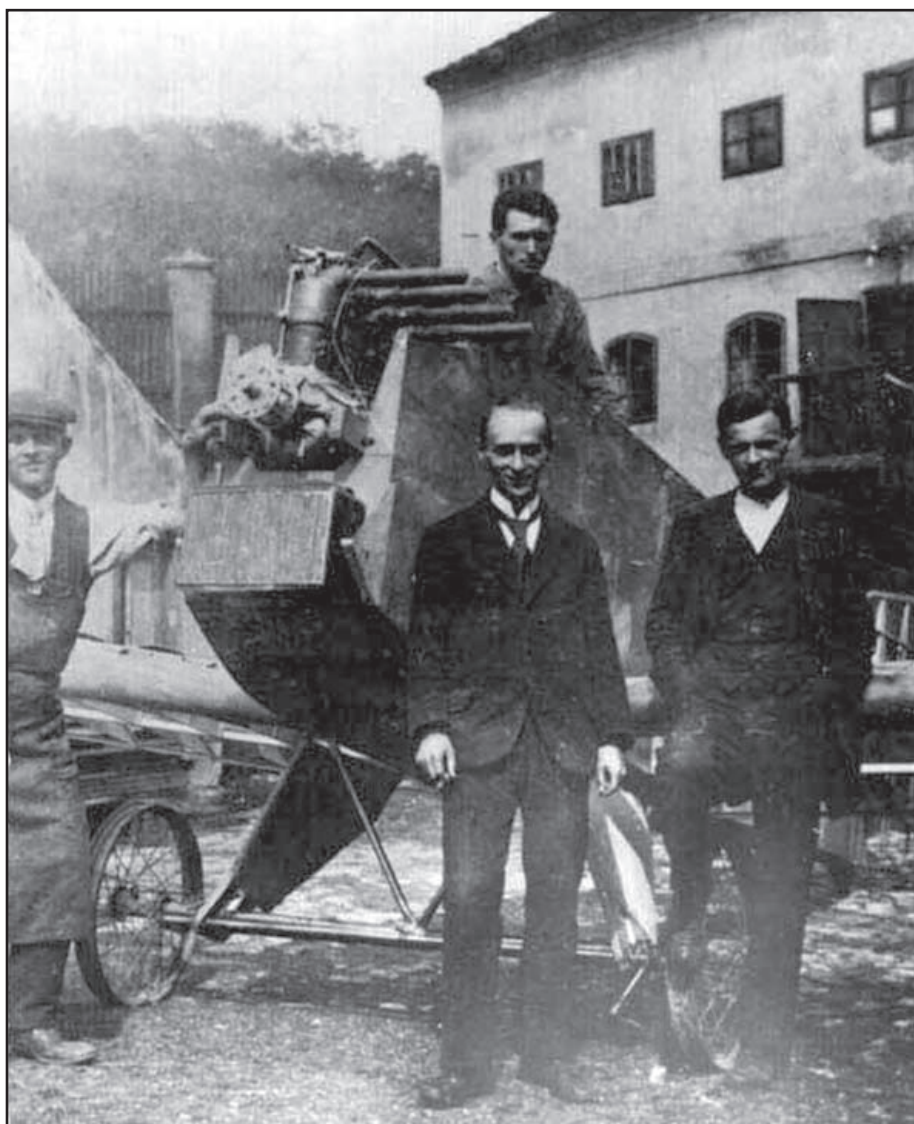
Společníci se pokusili firmu nabídnout k prodeji koncernu Škoda, ale byli odmítnuti. Tehdy Miroslav Hajn požádal o financování Miloše Bondyho, jehož bratr Karel byl Hajnovým spolužákem. Bondy pocházel z bohaté průmyslnické rodiny, vize podnikání v perspektivním odvětví se mu zalíbila, a tak společnost převzal a dále rozvíjel pod názvem „Miloš Bondy a spol., továrna letadel Avia“. Stálé potíže se slabým motorem a touha využít i druhý prostor pro cestujícího vedla k úmyslu letoun přestavět. Tak se zrodil nový model – Avia BH-1 bis. Hlavním rozdílem u staronového stroje bylo použití francouzského rotačního



Avia BH-1 Exp.

hvězdicového sedmiválce Gnome Omega. Jeho udávaný výkon 37 kW (50 hp) byl sice jen zbožným přáním konstruktérů, ale dostačoval k tomu, aby Avie létala se dvěma členy posádky. Motor

dostal nový kryt chránící letce před odštěkujícím olejem a větší vrtuli. Na křídle bylo původní plátno až po úroveň zadního nosníku nahrazeno překližkou silnou 1 mm. Kromě jiného byl upra-



Pavel Beneš uprostřed s Miroslavem Hajnem na dvoře cukrovary; v kokpitu Jaroslav František Koch



ven podvozek a celý letoun dostal nové stříbrné lakování.

V září 1921 se stroj zúčastnil 1. národního leteckého mítinku, kde vyhrál soutěž ve spolehlivosti na okružním letu po republice, a to i přesto, že měl mezi přihlášenými stroji nejslabší motor. Trať Praha – Olomouc – Nitra – Vajnory – Olomouc – Praha o délce 860 km zvládla BH-1 bis. průměrnou rychlostí 125 km/h bez ztráty jediného trestného bodu, za což vděčila nejen vynikající pilotáži Bohumila Munzara a J. F. Kochovi v roli pozorovatele a mechanika, ale především své pokrokové konstrukci a aerodynamické čistotě. Stroj zůstal i po soutěži v majetku Avie a dále létal na propagačních akcích a leteckých dnech. Jeho pozůstatky chová Národní technické museum.

Mezitím Avia obdržela zakázku na výrobu stíhacího jednomístného letounu od československé armády a to znamenalo příslib zajištěné budoucnosti. Rostoucí firma rozšířila výrobní plochy o dílnu ve společenském sále J. Holého v domě „U Ruského dvora“ č. pop. 96/205 na Královské ulici a nakonec si roku 1923 pronajala i sál „Osvěty“ zvaný též „U Pražáků“, který stával ve východním cípu dnešní ulice Zbuzkovy – zde se prováděla montáž.

To však byla stále jenom provizoria a Avia rostla dál s kvalitou svých strojů. Jednomístný stíhací letoun BH-3 už vykonal roku 1923 zpáteční let Praha – Paříž a zúčastnil se závodů v Bruselu. A další typ BH-5 zvítězil v mezinárodních závodech, když získal Cenu belgického krále a Cenu Belgického aeroklubu pro rok 1923. Trať do Bruselu a zpět prolétl pilot Zdeněk Lhota s mezipřistáním v Mayence průměrnou rychlostí 138 km/h, což byl v roce 1923 zajímavý výkon nejen v kategorii sportovních letounů. Tento celodřevěný, dvoumístný, cvičný sportovní a kurýrní stroj vycházel přímo z první úspěšné konstrukce Avie typu BH-1, ale byl oproti svému vzoru zvětšený a zpevněný, aerodynamicky a technologicky lépe propracovaný a dimenzovaný pro létání základní akrobacie.

Proto firma v roce 1925 přenesla výrobu do velkorysejších prostor. Ty našla v holešovické továrně na adrese Poupětova ulice č. pop. 1560/1a, kde do té doby vyráběla strojírna Rossemann & Kühnemann a v současnosti má své sídlo centrum moderního umění DOX. A tím definitivně skončila vysočanská éra továrny Avia – ta

se později přestěhovala do Kbel, kde působí dodnes.

K prodeji Škodovce pak nakonec došlo až na přelomu let 1928 a 1929, kdy již solidně prosperující firmu pracující na zakázkách pro vojenské letectvo kupuje koncern od Miloše Bondyho za cca šest milionů korun. Hajn s Benešem zůstali ve funkcích šéfkonstruktorů a Václav Malý od firmy odešel stejně jako předtím Jaroslav František Koch, který se nadále věnoval jen svým oblíbeným motocyklům.

Jako vzpomínka na průkopnické začátky firmy Avia stojí v ulici Na Vysočanských vinicích č. pop. 404/31 Hajnova vila. Architekt Ladislav Žák na její střeše vybudoval majiteli vyhlídkovou plošinu, z níž mohl inženýr Hajn pozorovat přelety strojů startujících z nedalekých Kbel. Vila patří v zahraničí mezi nejceňnější české funkcionalistické stavby



a svým křehce elegantním ztvárněním stále skládá hold kráse prvních letadel, jejichž konstrukcí byla inspirována.

Motocykly JFK

Jaroslav František Koch – odchovanec firmy Laurin & Klement – za války pracoval ve vídeňské továrně Aviatik, kde byl přes své mládí vrchním kontrolorem. Po návratu do Prahy se přidal k pokusům Pavla Beneše a Miroslava Hajna a ve vývojové dílně firmy Avia současně s výrobou letadel přivedl na svět roku 1922 prototyp svého prvního motocyklu o obsahu 250 ccm. Čtyřdobý jednoválec s rozvodem OHC brzy přepracoval, objem zvýšil na 350 ccm a od roku 1923 ho začala ve vysočanském

cukrovaru pravidelně produkovat. Kochova firma nazvaná Motocyklová továrna Praha-Vysočany. Motory vyráběl Koch ve spolupráci s fabrikou Štěpánek a spol., továrna motorů v Kostelci nad Labem a motocykly prodával pod označením JFK podle iniciál svého jména.

V těch časech ovšem představovalo 90% všech motocyklů na českých silnicích dovoz z Anglie a USA. Mezi tak těžkou konkurencí se ještě Kochovi prosadit nepodařilo. Ale houževnatý konstruktor už pracoval na dalším projektu a výsledkem se stal v roce 1926 zcela nový, ve své době v mnoha ohledech moderní stroj, jenž patří dodnes k legendám naší motocyklové historie. Těžký motocykl o pohotovostní váze 170 kg, jehož mohutný rám byl inspirován značkami Indian a Harley-Davidson, měl maximální rychlost 105 km/h. Čtyřdobý vertikálně uložený motor 2xOHC (DOHC) objemu 499 ccm disponoval výkonem 11 kW (15 hp) a měl pro Kocha příznačně provedenou plně zakrytou královskou hřídel umístěnou ve svislé poloze za válcem, která poháněla dvě vačkové hřídele.

Koch nabídl model Akciové společnosti strojírna, dříve Breitfeld, Daňek & spol. v Praze-Karlíně. Motocykl byl pojmenován BD 500 a firma se ho ujala s takovou iniciativou, že od převzetí výkresů počátkem února roku 1926 byl první stroj na světě za pouhých sedmdesát dní, kdy absolvoval závodní trať dlouhou 1080 km.

Oblíbené stroje byly zařazeny do služeb policie, četnictva a ozbrojených sil, a když roku 1927 Daňkovka fúzovala s Českomoravskou-Kolben, a. s., přešel Koch do automobilového oddělení nového koncernu. Tam se jeho motocykly dále vyráběly pod původním označením doplněným na nádrži ozdobným nápisem Praga.

Po druhé světové válce J. F. Koch pracoval pro strakonickou zbrojovku ČZ, kde se stal duchovním otcem slavného skutru Druzeta, který představuje jeden z kulturních symbolů éry šedesátých let.



Motocykl BD 500





Podél Kolbenovy ulice

Dnešní Kolbenova ulice podobně jako Freyova často měnila své jméno: zprvu zvaná Třebízského, později Pod Kolbenkou, za druhé světové války Valdecká, posléze Fučíkova... Pás továrních budov podél jejího severního okraje představoval původní areál staré Kolbenky, kde na západě stály provozy závodu ČKD Elektrotechnika následovány východněji položenými objekty ČKD Slévárny.

V poválečných časech se však někdejší Kolbenka rozšířila i do továrních hal jižně při Fučíkově ulici. Zde pohltila areál bývalé firmy AGA, v němž po přestavbě našel své místo podnik ČKD Trakce, dále zbytky továrny Aero a výrobní objekty, které po válce sloužily koncernové značce Praga převedené z Libně.

V dobách největšího rozmachu se rozprostíralo území vysočanské ČKD od hlavní vrátnice proti ústí ulice Špitálské do Fučíkovy až ke hranicím Hloubětína. Příchozí vítala u hlavní brány věž zbudovaná někdy v letech 1948–1949. Štíhlý hranol devítipatrové stavby završený konstrukcí se světelnou afiší rudé hvězdy byl symbolem továrny, ale měl především praktické využití. V nejvyšších podlažích věž nesla nádrž na užitkovou vodu, níže se nacházely kanceláře a v přízemí zkušebna transformátorů. U vstupu do areálu se tyčila do roku 2003, kdy podlehla demolici spolu s valnou částí výrobních budov v sousedství.

Dál směrem z města následovaly oprýskané továrny držené v mezích svých pozemků chapadly potrubních mostů vinoucích se podél ulice. Nekonečné plochy vpravo i vlevo, uprostřed hrčící tramvaje přivázející na ranní směnu tisíce lidí, kolem obrubníků mastný prach a nad vším smog, v němž se ztrácely koruny komínů – to vše patřilo k obrazu ocelových Vysočan.

Kolbenka aneb Jiskřiště slávy

Hned v roce svého návratu ze světa založil Emil Kolben s Karlem Bondym ve Vysočanech u Prahy továrnu Kolben & spol. Základy budoucího areálu strategicky umístil mezi železniční trať a silnici s dostatkem vody poblíž na pozemku parc. číslo 201 o rozloze 7 798 m² při Zengrově ulici (dnes východní část ulice Pod pekárny, která zde navazuje na Kolbenovu). Výroba začínala v provizorní dřevěné kůlně, kde parní lokomobila o výkonu 50 hp poháněla obráběcí stroje potřebné pro výrobu budoucího vybavení vlastní továrny, které však sloužilo současně jako ověřovací prototypy i vzorky pro zákazníky.

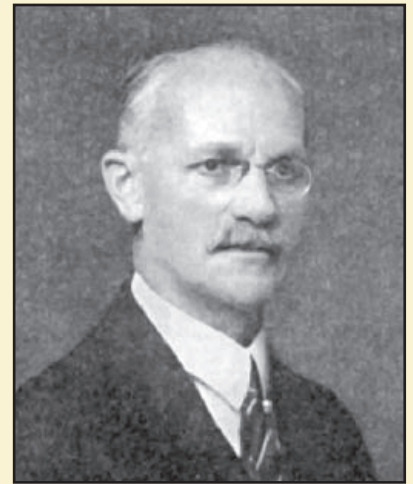
Koncem ledna 1897 firma dostavěla první stálé budovy: kancelářský objekt a výrobní halu s ocelovou střešní konstrukcí o půdorysu 20 × 60 m, s vrchním osvětlením a dvěma jeřábovými drahami. Během roku se zdejší provoz rozrostl z 25 na 100 dělníků a zaměstnáno zde bylo 14 úředníků. Na přelomu roku 1897–98 už továrna měla vlastní elektrárnu s jedním kotlem a parním strojem o výkonu 100 hp.

Firma prozíravě přikoupila další rozsáhlé pozemky podél ulice Kolbenova na východ od stávajících objektů, aby si zajistila možnost budoucího růstu. Výsledná rozloha celého areálu tak činila více než 27 hektarů.

Továrna měla hned od počátku velmi široký záběr produkce. Dodávala kompletní sortiment silnoproudých elektrických strojů a vybavení vícefázovými i stejnosměrnými motory, alternátory, transformátory, dynamo a trakční zařízení. Rovněž produkovala přístroje pro vysoké a nízké napětí. Od roku 1901 se přidala výroba Francisových a Peltonových turbín. Jako první v českých zemích zavedla krátce po svém založení přepravní a montážní pojízdné jeřáby s vlastním elektromotorickým pohonem.

V roce 1898 zakoupila výrobní licence Kolbenovy továrny francouzská Decauvilles Ainé v Courbelu, anglická The Brush Electrical Engineering Company v Londýně a v roce 1899 holandská Elektrotechnická a. s. v Maarsenu. Prestižní zakázku znamenala objednávka na technologické vybavení elektrárny města Londýna, při níž byly instalovány největší točivé stroje té doby.

Neméně úspěšná První českomoravská továrna na stroje v Libni patřila k významným obchodním partnerům Kolbenovy továrny. Sama se orientovala především na vybavení pro cukrovarnický průmysl, výrobu mostů a ocelových konstrukcí, vodní turbíny a lokomotivy. Od Kolbenky odebírala ocelolitinu, a když se v roce 1920 rozhodla rozšířit vlastní ocelářskou výrobu, ukázalo se, že pro ni nezbývá



Emil Kolben

Pro rozvoj celého českého strojírenství v časech 19. století měly klíčový význam vedle plzeňské Škodovky tři tovární komplexy: První českomoravská továrna na stroje v Libni, Akciová společnost strojíren, dříve Breitfeld, Daněk a spol. v Karlíně a Kolben & spol. ve Vysočanech.

Emil Kolben, syn židovského hokynáře ze Stránčic u Prahy, se ihned po studiích začal ohlížet po největších zahraničních vzorech v oboru elektrotechniky. Jakožto držitel Gerstnerova stipendia ve výši 600 zlatých na rok uděleného českým zemským úřadem vyrazil v roce 1887 na studijní cestu po Evropě a Spojených státech. Brzy ho přijali do Edison Machine Company v Schenectady. Při jedné ze služebních cest do New Yorku navštívil Nikolu Teslu, který mu při přátelském rozhovoru předváděl svou laboratoř. Tehdy pochopil Emil Kolben, který měl dosud zkušenosti výhradně s proudem stejnosměrným, jaký potenciál pro výrobu a přenos energie v sobě skrývá využití střídavého proudu.

V čase, kdy všude ve vyspělém světě počaly vznikat elektrárny a rozvodné sítě na proud stejnosměrný, znamenaly Teslovy objevy nejenom převratné vylepšení, ale též nutný střet se zastánci původní technologie. T. A. Edison byl právě jedním z nich, což později vedlo k názorovému rozkolu mezi ním a Kolbenem. V Českých zemích podobně vytrvale propagoval stejnosměrný proud kupříkladu



Továrna Kolben & spol. v době svého vzniku 1896-1897 přibližně při pohledu z místa, kde 15 let poté vyrostou budoucí Odkolkovy mlýny



Týž pohled o rok později; továrna přistavěla kotelnu, vlevo původní železniční přejezd v ulici Ke Klíčovu



Podobný pohled poněkud výše z proseckých svahů – rok 1909; v popředí se nachází cihelna, ale Odkolkovy mlýny dosud ve výhledu nestíní



Pohled ze svahů od Kbel, 1930 – nyní už továrna ČKD; zemědělskou krajinu tu střídá krajina průmyslová

František Křížík, jemuž oponoval navrátilivší se Emil Kolben.

Edisona, který byl Bohem políbený empirik, Kolben výtečně doplňoval, neboť jako skvělý výpočtář dokázal zpětně propočíst a teoreticky ověřit Edisonovy vynálezy. Z postu šéfinženýra Edisonových laboratoří přešel později již notně ostřílený Kolben ke konkurenci a stal se vedoucím inženýrem největší americké elektrotechnické společnosti General Electric Company. V roce 1892 se Kolben opět vrátil do Evropy, kde přijal nabídku technického vedení švýcarské firmy Oerlikon.

Do Prahy přišel až v roce 1896, ubytoval se ve vysočanské vile Flajšnerka a hned se uvedl dvěma přednáškami na německé technice o výhodách střídavého proudu. Názorovou kontroverzi, která z toho vznikla, vyřešil až profesor Domalíp, když dokázal, že náklady na vybudování elektrárny pro stejnosměrný proud jsou oproti nákladům na provoz s proudem střídavým dvojnásobné – a to rozhodlo!

Už brzy po založení továrny se Kolbenovi dařilo své výrobky exportovat do Německa, Holandska, Francie i Anglie. Rozvoji i prestiži továrny velice pomohla zakázka na kompletní strojní vybavení připravované Ústřední elektrické stanice královského hlavního města Prahy v Holešovicích. To znamenalo kromě zajištěného odbytu též významné doporučení pro Živnostenskou banku, která tou dobou uvažovala o založení vlastní elektrotechnické firmy pod názvem „Pražská akciová společnost pro drobné dráhy a elektřinu“. Na ustavující valné hromadě však bylo doporučeno nezakládat vlastní továrnu, nýbrž převzít zaběhnutý provoz Kolbenův, jehož dosavadní činnost korunovaná zakázkou pro pražskou elektrocentrálu byla zárukou úspěchu. Kolben si byl vědom toho, že další rozvoj firmy je možný pouze skrze rozšíření kapitálu, takže souhlasil s přeměnou na akciovou společnost. Kupní smlouva byla uzavřena dne 30. června 1898 a mimořádná valná hromada schválila nový název: Elektrotechnická akciová společnost, dř. Kolben a spol.



Průhled ulicí Špitálskou k věži u někdejší hlavní brány Kolbenky

dostatečný prostor, neboť sousední pozemky byly tou dobou už v soukromém držení. Tady se projevila výhodnější poloha Kolbenovy továrny, která přeci jen stála dále od Prahy, kde nebyl stavební rozvoj tak rychlý, a měla dopředu zajištěny rozsáhlé plochy pro svou expanzi. Libeňská továrna iniciovala jednání s Kolbenkou o možnosti spojení obou společností a 1. ledna 1921 proběhla fúze za vzniku koncernu s názvem Českomoravská-Kolben, a. s. Roku 1927 pak došlo ke spojení s někdejší Daňkovou Akciovou společností strojírny. Vincenz Daněk po absolvování vídeňské techniky a dvou letech praktikování na pražské polytechnice zakotvil jako inženýr ve strojárně Breitfeld & Evans. Později se vypracoval na majitele vlastní továrny, kterou posléze přivedl ke kromobýčejnému rozmachu. V roce 1871, kdy ji změnil na akciovou společnost, byla továrna největším samostatným strojí-



Na plášti vodojemu bývaly dva reliéfní nápisy se jménem firmy

renským podnikem v celé monarchii. Produkovala především strojní vybavení pro zpracovatelský průmysl – zvláště pro cukrovarnictví. V době, kdy si sám užíval zaslouženého odpočinku jako majitel třech zámečků, sběratel a mecenáš umění, o 36 let mladší Emil Kolben teprve studoval pražskou techniku. Spojením Českomoravské-Kolben s Daňkovou strojárnou vznikl světově proslulý podnik Českomoravská-Kolben-Daněk a stal se jedním z největších evropských strojírenských gigantů.

Areál Kolbenky byl neustále rozšiřován. Po první světové válce se zde výrazně projevila stavební činnost karlínské firmy Nekvasil. Ta zde mezi roky 1921–1924 navrhla a vybudovala sklad strojů a montovnu, v roce 1927 novou kotelnu a v letech 1926 až 1928 slévárnu s modelárnou, jejíž trojlodní, podsklepená, železobetonová hala má architektonicky náročně pojatá průčelí. Zastřešení je provedeno lehkou střechou na ocelových nosnících. Na konci třicátých let vznikla před jižním průčelím nižší železobetonová přístavba. Z téže doby pochází také skladovací objekt na západ do slévárny. Jako poslední podnik tohoto druhu v Praze je slévárna stále v provozu. Společnost Agma, a. s. se zde věnuje výrobě odlitků z hliníku a bronzu a stavba sama je dosud beze změn a poškození. Komínový vodojem ČKD ovšem takové štěstí neměl. Firma Václava Nekvasila ho koncernu vystavěla v roce 1927 pro potřeby zásobování technologickou vodou. Cihelný dřív komína nesl na železobetonovém prstenci se zábradlím nádrž tvaru komolého kužele postaveného na užší základnu.

Na pařížské výstavě r. 1900 získala zlatou a dvě stříbrné medaile, načež podnik začal exportovat i do zámorí.

V roce 1921 došlo ke spojení firmy s První českomoravskou továrnou na stroje v Libni a roku 1927 bylo Kolbenovo životní dílo dovršeno sloučením s karlínskou Daňkovkou. Vznikla tak největší strojírna v tehdejší Československu jménem Českomoravská-Kolben-Daněk.

Emil Kolben vynálezce a průmyslník světového jména byl přes svůj věk v podniku stále aktivní, nicméně jedné drtivé ráně osudu nedovedl vzdorovat. Dne 15. března 1939 šokovaně sledoval, jak se nacistická vojska vevalila do Prahy. Den na to opustil všechny své funkce a odešel do ústraní, ovšem ani tak nešel pedanticky důslednému zraku okupační moci. Přestože část rodiny již dříve uprchla do Anglie, on sám emigraci opakovaně odmítal, neboť si nedovedl představit míru možného bezpráví.

Protektorátní vláda se sice pokusila starce bezmála osmdesátiletého zachránit a vymoci pro něho u německých úřadů výjimku, ovšem bezvýsledně. Nakonec se dne 6. června 1943 objevila zatýkácká skupina, jejíž členové u vědomí toho, jak velké pohoršení může jejich čin vyvolat, dostavili se v převleku za zdravotníky a Kolbena vynesli na nosítkách do sanitního vozu. Kamufláž určená pro nežádoucí svědky však vzala za své, neboť Kolben celou dobu nacistům hlasitě spílal.

Spolu se synem a vnukem byl Emil Kolben odvezen do Terezína a během třech týdnů zemřel. Ani koncern, který pomáhal přivést na svět, nesměl nést jeho „židovské“ jméno, takže byla továrna v průběhu války přejmenována na Českomoravské strojírny, a. s. a svůj hrdý název získala zpět až po osvobození – ovšem jen do roku 1950.

Pak se se jménem ČKD opět spojily rozličné cizorodé přídomky: ČKD Sokolovo, ČKD Stalingrad... Ovšem památka na geniálního selfmade-mana, konstruktéra a průmyslníka Emila Kolbena již zůstala v názvu natrvalo. □



Jak dokládá množství dobových fotografií a filmových záběrů, vytvářela tato výrazná dominanta areálu spolu s dalšími komíny v sousedství charakteristickou siluetu Vysočan až do roku 2002, kdy byl komínový vodojem zbořen.

Většina dalších výrobních objektů dnes již rovněž vzala za své, nicméně dochovala se budova skladu strojů na parc. č. 1207/31 se severně navazující železobetonovou budovou expedice na parc. č. 1207/28. Z let 1930–1938 pochází výrobní budova východně od skladu strojů na parc. č. 1207/62 a montovaná chladicí věž z téhož období v zadní části pozemku na parc. č. 1207/49, která je památkově chráněná od roku 2004. Její plášť tvořený vlnitým eternitem podepřený nosnou konstrukcí z dřevěných profilů svou křehce provizorní tvářností připomíná časy živelného budování zdejšího průmyslu. Mile kuriozní stavba vyhlíží, jako by vystoupila z obrazů Kamila Lhotáka, v nichž malíř zachycoval tajemnou atmosféru a skryté významy zdánlivě všední městské periferie.

V polovině třicátých let se koncern ČKD, jehož součástí už tehdy Kolbenova továrna byla, zúčastnil soutěže na dodávky vozidel pro plánovanou trolejbusovou dopravu v Praze. Jelikož firma neměla žádné zkušenosti s tímto druhem výroby, zbudovala si ve vysočanském areálu zkušební trať pro testování vozů a zaškolování řidičů, která se tak stala první, byť neveřejnou, trolejbusovou tratí ve městě. Její přesné umístění není známo, ale je zdokumentováno, že délka činila 500 m, trolejové vedení bylo alespoň částečně



Sklad strojů; jeho dlouhý trakt končí vlevo vzadu halou expedice, skrze níž procházejí koleje vlečky

dvoustopé a na svých koncích vybavené vratným zařízením. První předváděcí jízda zde proběhla 24. dubna 1936 a zkušebním typem byl trolejbus Praga TOT. Po válce už firma produkci trolejbusů neobnovila a trať zanikla pravděpodobně spolu s ukončením jejich výroby.

Špičková výroba pod slavnou značkou se vzpamatovala z poválečné krize a čerstvě znárodněná továrna prodělala sérii reorganizací a zapojila do své struktury četné další průmyslové podniky země – kupříkladu smíchovskou Ringhoferku. Prudký rozvoj koncernu podnítil další rozsáhlou výstavbu nových výrobních prostor na rozhraní Libně a Vysočan. Těmito dostavbami, postupným připojováním sousedních továren a výrobních provozů, se původně oddělené areály Kolbenky ve Vysočanech a Českomoravské strojírny v Libni časem téměř propojily do celistvé plochy průmyslové krajiny. Obsluhu gigantického areálu ČKD a dalších menších fabrik v okolí zajišťoval systém vleček zaústěných do nádraží Praha-Libeň a Praha-Vysočany.

Nicméně proslulá strojírna se postupem doby proměňovala ve zbytnělého molocha, který se začínal stále více orientovat na trhy východního bloku a rozvojových zemí, jejichž malá náročnost vyhovovala upadající kvalitě, zapříčiněné nepružným centralizovaným plánováním a upřednostňováním politických hledisek před rozumným hospodařením.

Po roce 1990, kdy byla továrna tvořena osmi dceřinými a jednou vnukov-

skou společností, došlo k vyčlenění řady závodů a o čtyři roky později byl zbytek ČKD prodán firmě INPRO, a. s. Vznikla tak společnost s názvem ČKD Praha Holding, a. s., většina výroby zanikla, část přešla do jiných továren a v areálu Kolbenky došlo k rozsáhlým demolicím s nadějí na lukrativnější využití zdejších pozemků. Avšak smutná torza posledních staveb, využívaných ledajak, dosud ční nad omšelým provizoriem blešího trhu, zanedbanými plochami dočasných parkovišť a stále čekají, co přinese nejistá budoucnost.



INSERCE

**ČESKOMORAVSKÁ
KOLBEN
DANĚK**
akciová společnost
PRAHA-VYSOČANY

Dynamoelektrické stroje
Turbogenerátory
Motorgenerátory
Konvertory
Růžové usměrňovače

Transformátory a elektromotory
až do nejvyšších výstupů
Napětí na nízké a vysoké
napětí až do 115 000 V
Rozvod a transformční stanice

Stroje úplných tepelných
i vodních elektráren
Stavba rozvodných sítí

Elektrické dráty
Elektrické a mechanické
připojovací zařízení železniční

Suché dynamometry

Elektr. vysoké proudy PRAHA
Elektrické práce PRAHA
Elektr. instal. instal. LAPLACE

Velkovýroba materiálů

Oceárna a slévárna
Seda i kujnitiny

Automatizovaný ústav pro
zkušební střeže a voz.







Pragovka v Ústředním skladišti Ministerstva pošt a telegrafů

Ministerstvo pošt a telegrafů čerstvě založené republiky nutně potřebovalo nové budovy. V roce 1923 nechalo postavit ve Vršovicích garáže a autodílny pro poštovní automobily, roku 1927 byla dokončena meziměstská telefonní ústředna na Žizkově a mezi roky 1931–1932 pak bylo zbudováno na volném pozemku v blízkosti ČKD ve Vysočanech na adrese Kolbenova č. pop. 616/34 ústřední skladiště.

Rozsáhlou jednopatrovou budovu s půdorysem ve tvaru pátého písmene abecedy, podle něhož má objekt i své druhé označení „hala E“, je situována delším spojovacím křídlem do ulice Poštovská. Stavbu provedly firmy K. Skorkovský a Pražská stavební a betonářská společnost podle projektu architekta Josefa Kalouse. Železobetonová skeletová konstrukce vzhledem k velkým nahodilým zatížením používá v celém objektu hřibových stropů. Také základy byly provedeny obdobným způsobem. Sloupy osmiúhelníkového průřezu s dvojité zkosnými hlavicemi jsou řazeny ve čtyřech polích v každém křídle a dávají prostorům haly monumentální charakter.

Totéž bombardování, které zasáhlo 25. března 1945 vysočanskou Aerovku, postihlo i objekty Českomoravské strojírný, a. s. (válečné označení ČKD) v sousední Libni a z 90 % zničilo tamní provozy určené pro výrobu automobilů Praga. Jejich vývoj a produkce byla proto převedena do zachovalých prostor poštovních skladů ve Vysočanech. Zde pokračovala výroba nákladních vozů RN, RND, ND, A150 a městských autobusů NDO a pomalu též docházelo k obnově výroby

osobních vozů – zatím jen v malých sériích. Ovšem dne 2. září 1948 došlo ke změně názvu podniku na „Auto – Praga, národní podnik“ a výroba osobních vozů byla zastavena.

V roce 1952 pak ve vysočanské Pragovce v objektu sousední haly č. 19 přichází na svět terénní nákladní vůz Praga V3S. Legendární automobil, jehož označení je akronymem vytvořeným ze slov „vojenský třítunový speciál“.

Svou konstrukcí patřila Praga V3S k nejlepšímu terénním nákladním vozidlům své doby. Automobil na tříosém podvozku s užitečnou zátěží 3 t v terénu a 5 t na silnici byl vyvinut zvláště pro potřeby armády. Všechna kola jsou vybavena nápravovými převodovkami a osa jejich otáčení umístěna hluboko pod nápravami. Díky této originální konstrukci má automobil velkou světlost podvozku a dobrou průchodnost terénem i při relativně malém průměru kol. Všechny nápravy jsou hnané, automobil má dvě převodovky, redukci převodů pro jízdu v terénu a uzávěrku diferenciálu obou zadních náprav. Při použití převodové redukce a zařazeném prvním stupni je stoupavost až 75 %. Vůz snese boční náklon do 37°. Tuhé výkyvné zadní nápravy umožňují překonávání velkých terénních nerovností a vůz dokáže překonat překážku až 40 cm vysokou. Bezpečné brodění je možné do hloubky 80 centimetrů.

Motor je řadový, vzduchem chlazený šestiválec Tatra 912-1 o objemu 7412 ccm s přímým vstříkem paliva a ventilovým rozvodem OHV a jeho výkon činí 98 hp. Mateřská továrna kromě valníkové verze vyráběla vůz jako skříňový, cisternový či v provedení autojeřáb, aj.

Rokem 1953 končí výroba vozů RN a RND, aby se továrna mohla naplno věnovat produkci typu V3S. Ten však nebyl hospodárný pro provoz na silnicích a ve městech a zároveň rostla poptávka po nákladních silničních vozidlech střední kategorie. Za nejvýhodnější řešení byla vybrána koncepce automobilu o užitečné nosnosti 5 tun, který by bylo možno vyrábět souběžně s terénním vozem V3S. Proto měl být co největší počet dílů a technologických postupů společných. Vznikl tak vůz Praga S5T pro civilní potřebu, jehož označení opět skrývá upřesňující určení – „silniční pětituna“.

Výroba byla zahájena v roce 1957. Jelikož nebyly zapotřebí velké výkony v terénu, zmizely redukce náprav a přídatná převodovka měla tentokrát převody spíše do rychla. Ubyla jedna zadní náprava a odpadl pohon nápravy přední. Motor byl zpočátku rovněž šestiválec Praga 912. Zvýšil se komfort kabiny, ale jinak karoserie zůstala nezměněná. Kromě valníkové verze se však jiné nástavby běžně nedodávaly. Vládním usnesením se 1. ledna 1961 značka Praga stává součástí národního podniku „Automobilové závody Letňany“ a výroba se z Vysočan postupně přesouvá do letňanských provozů. Poslední vůz Praga V3S opustil montážní linku dne 16. června 1964 v 9:00 hod, nicméně mimo vysočanský závod se model vyráběl až do roku 1990. Ve výrobě tedy vydržela Praga V3S neuvěřitelných 37 let!

Bývalé poštovní skladiště je nyní dvupatrové. Nástavba zřejmě vznikla až po 2. světové válce. V současnosti sídlí v části objektu obchod s nábytkem a dílem též prodejna bytového textilu.





Při výstavbě poštovních skladů byl rovněž postaven lícovný komín s vodojemem, který zásoboval užitkovou vodou celý areál. Navržen a proveden byl firmou Václava Nekvasila mezi roky 1934–35.

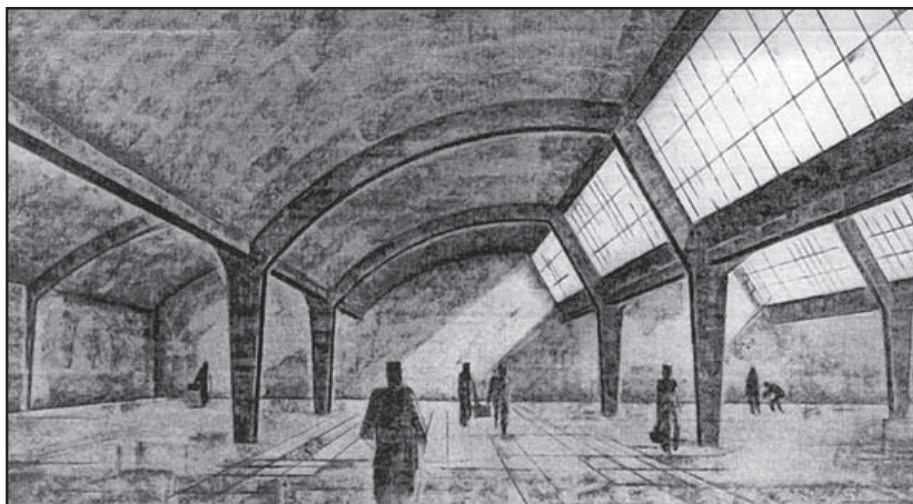
Konstrukce byla totožná s tou, kterou tato stavební společnost dříve použila pro komín v areálu Kolbenky. Voda z místní studny mohla být doplněna pitnou vodou z městského vodovodu. Sloužil i po válce pro provoz n. p. Praga a není přesně známo, kdy byl vyřazen z provozu. Na rozdíl od obdobných konstrukcí v sousedních areálech spalovny a Kolbenky se zachoval dodnes a jako poslední svého druhu v Praze byl spolu s „halou E“ prohlášen za kulturní památku.

Hala č. 19 systému Zeiss-Dywidag

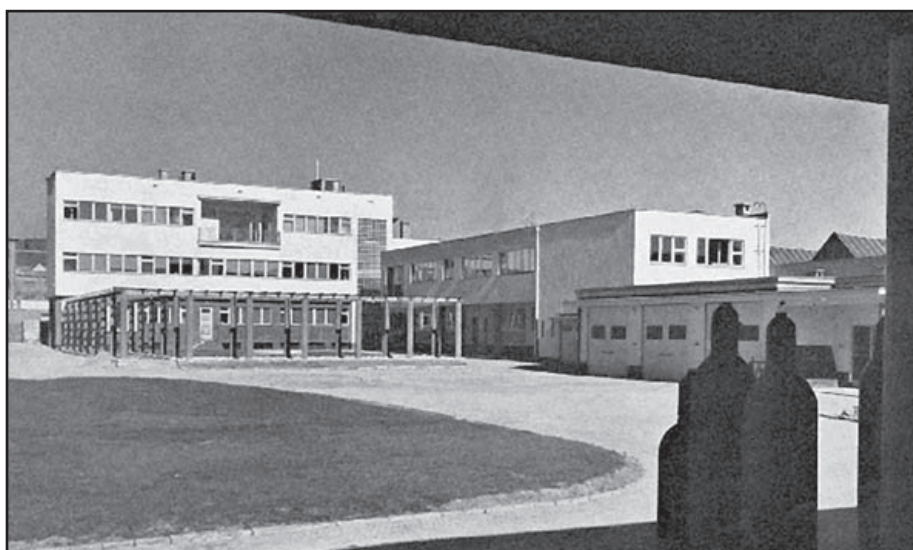
Ukrytá zrakům běžných chodců v jižní části areálu Praga, obklopená ploty a náletovou zelení nachází se na pozemku č. 1025/39 pozoruhodná stavba strojírenské haly č. 19. Systém zastřešení velkých rozponů průmyslových staveb („Dywidag Schalen-sheddach“) vyvíjel pro společnost Dyckerhoff & Widmann AG od roku 1932 konstruktér Franz Anton Dischinger. Staveb tohoto typu postavila firma pro účely německé válečné výroby do roku 1945 celkem 33 a tato hala patří mezi ně.

Železobetonová monolitická čtyřlodní dvoupodlažní budova má půdorysné rozměry 100 × 50 m. První podlaží, které se ve východní části stavby nachází pod úrovní zvýšeného terénu, má ploché stropy nesené sloupy se hřibovitými hlavicemi. Druhé podlaží tvoří výrobní halu, jejíž střední dvě lodi jsou zastřešeny dvěma velkými shedovými světlíky. Válcové betonové skořepiny, které je tvoří, se svými čely opírají o obloukové rámové vazníky vybíhající plynule z nosných sloupů. Skelet je po obvodu prosklen okny s tabulkami v ocelových rámech s výjimkou fasády jedné z krajních lodí, kde je druhé podlaží rozděleno na dvě patra obsahující obslužné prostory osvětlené pásovými okny.

Datum vzniku stavby není přesně známo a pohybuje se v rozmezí let 1938–1942. Ihned po skončení války byl objekt spojen do jednoho celku se sousedním areálem poštovních skladů, do něhož přenesla provoz ze zničeného libeňského závodu značka Praga. Od roku 1953 v hale č. 19 probíhala výroba nákladních vozů Praga V3S. Památkově chráněná hala je vynikajícím příkladem vytríbené průmyslové architektury, která má navzdory svému charakteru typové stavby estetické kvality, jaké by si zasloužily zachovat v rámci nového využití.



Skizza střešního systému Dywidag – tenké železobetonové skořepiny na rámu s obloukovou příčlí



Nádvorní továrny AGA s pergolou, za ní vstupní objekt, který se jako jediný zachoval dodnes

Závody AGA, a.s., továrna na výrobu dissous plynu a kyslíku

Závod AGA na protáhlém pozemku v bezprostřední blízkosti továrny Aero při Kolbenově ulici č. pop. 609/38 postavila firma Podnikatelství staveb Miroslav Smlsal. Architekt František Albert Libra podle svých zásad „nové architektury“ takto navrhnul i další působivé průmyslové stavby – Edisonovu trafostanici v Jeruzalémské ulici a továrnu Hydroxygen v Hlubočepích, které jsou dnes po citlivé rekonstrukci a slouží novým účelům. Závod AGA se ale už takové péče nedočkal.

Dříve sestával z objektů plynárny, kyslíkárny, skladiště, sociálního zázemí a kancelářské budovy pojaté jako vysoce reprezentativní architektura s charakteristickými pásovými okny, krakorcovitě vyloženými patry a ocelovými sloupy nesoucími samostatné schodiště. V přízemí se nacházely místnosti pro styk s odběrateli a výstavní síň, v prvním patře kanceláře a ve druhém byt ředitele. Suterén zaujímal kotelna.

Elegantní stavba je nyní pod památkovou ochranou.

Navazující dvorní křídlo obsahovalo byty zaměstnanců, v přízemí sociální zázemí a garáže. Uprostřed rozsáhlé parcely stávala izolovaně budova dissous plynárny. Zde se z karbidu působením vody vyráběl acetylen, který byl po vycištění plněn pod tlakem do ocelových lahví. Budova byla zděná, všechny místnosti měly stropní světlíky a lehké, dřevěné stropy kvůli nebezpečí výbuchu. Nosné sloupy plínřny a rampy k odvozu lahví byly ocelové. Budova kyslíkárny měla obdobnou konstrukci, nehrozilo však nebezpečí výbuchu a mohla zde být umístěna také trafostanice, přístupná zvláštním vchodem z ulice. V zadní části dvora bylo skladiště a chladicí věž.

Po druhé světové válce se však dissous plyn přestal vyrábět, areál připadl podniku ČKD-Trakce, v sedmdesátých letech byl z valné části přestavěn a většina budov ustoupila jiným výrobním objektům.





Aero

Daleko za posledními vysočanskými domy při jižním okraji Třebízského (dnes Kolbenovy) ulice v objektech č. popisné 305/13, 908/40 a 40a vyrostl jeden z nejproslulejších strojírenských podniků naší země, ovšem cesta k tomuto úspěchu nebyla zdaleka přímočará.

Po vzniku samostatného Československa se známý politik Vlastimil Tusar a pražský podnikatel Kouřil rozhodli najít další společníky a banky ochotné investovat do nového oboru – výroby letadel.

Podarilo se jim získat technika Karla Mertu a advokáta Vladimíra Kabeše. Firma byla zaregistrována v únoru 1919 jako druhá v Českých zemích toho druhu po firmě Letov, jejíž vznik se datuje z konce roku 1918. Oproti konkurenční firmě Avia, která se na scéně objevila o půl roku později, měli majitelé továrny Aero ihned k dispozici kapitál nepoměrně větší, i tak začátky nebyly nijak oslnivé.

Po anabázi z expoziční haly pražského Výstaviště, která sloužila jako válečná opravná letounů, přes bývalou továrnu firmy Röhrs v Bubenči u Vltavy, kde byli zaměstnáni všeho všudy tři dělníci pod vedením inženýra Vlasáka, přišel skutečný zlom až se státní zakázkou na 35 cvičných letadel vyrobených podle předlohy letounu Hansa Brandenburg B1. Tu firma získala koncem léta roku 1919 a nebyla to už drobná dílenská práce. Podnik tehdy musel z kapacitních důvodů přenést výrobu do bývalé opravný letadel Al-Ma v Holešovicích na adresu Osadní ulice č. pop. 799/26 a počet zaměstnanců vzrostl ke třem stovkám. Hlavní montáž a zalétání strojů probíhalo ve Kbelích. Dva montážní hangáry, jeden dřevěný a druhý kovový, měla firma v jihozápadním cípu kbelského letiště až do třicátých let, kdy byly přeneseny na jižní okraj sportovního

letiště v Letňanech. Tam pod názvem „areál Staré Aerovky“ stojí dodnes.

Když se díky zmíněné státní zakázce firma podstatně rozšířila, postihla ji v roce 1921 nenadálá série pohrom. První ránu pro Aero znamenal projekt dopravního letounu A-8 konstruktéra Karla Rösnera. Stroj během letových zkoušek havaroval a dopadl na dřevěnou budovu Hlavních leteckých dílen ve Kbelích; vývoj letadla byl zastaven a Karl Rösner propuštěn. Ovšem úplnou katastrofu způsobil zničující požár kbelských hangárů, v nichž firma Aero dokončovala kompletáž svých strojů. Hangáry lehly popelem i s několika dohotovenými aeroplány a společnost se před likvidací, která přišla následujícího roku, nepodařilo zachránit.

Díky značnému úsilí však byla firma znovu obnovena. Výhradním majitelem se stal JUDr. Kabeš, který vyplatil bývalé partnery a změnil název továrny na Aero, továrna létadel Dr. Kabeš. Doslova darem z nebes byla zakázka na výrobu 40 kusů licenčních letadel Šmolík Š-2 a naštěstí se záhy podařilo na trhu prosadit též nový dopravní letoun A-10 navržený ing. Rudolfem Blaserem, který nastoupil na místo konstruktéra po nešťastném Karlu Rösnerovi. Model A-10 se stal prvním samostatným projektem Aera, který se dočkal sériové výroby. A poté přišly ještě další armádní zakázky na takzvané „velké Brandáky“ A-14 a A-15.

Tou dobou tedy vzrůstající se firmě Aero začaly být prostory holešovické továrny těsné, a proto se v roce 1923 přestěhovala do nově vybudovaného moderního areálu na okraji Vysočan, který poskytoval obživu 500 dělníkům a 70 úředníkům. Charakteristikou siluetu továrny tvořila vícelodní železobetonová hala postavená kolmo k ulici těsně za dnešní stanicí metra



Antonín Husník

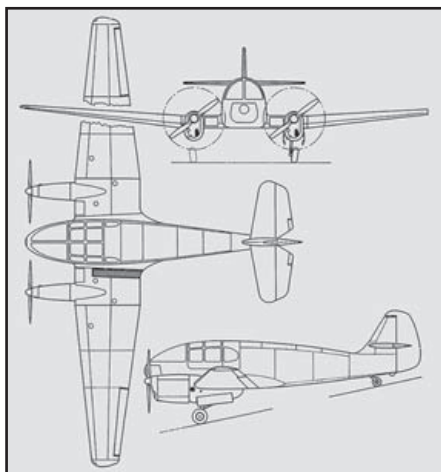
Slavné vysočanské znače Aero věnoval celou svou profesní dráhu průkopník českého leteckého konstruktérství inženýr Antonín Husník. Vzdělání získával v letech 1912–1914 na pražské technice. Spolu s ním v tomtéž ročníku studovali další mladí muži, kteří o deset let později budovali československý letecký průmysl, pánové Beneš, Hajn a Kryšpín. Seznámili se díky Husníkovi přednášce „O aviatice“ a Benešově polemice s touto přednáškou v novinách.

S nimi a s dalšími nadšenci založil Husník Kroužek přátel české aviatiky a na jeho základě pak 13. října 1913 v sále Městanské Besedy na Vinohradech Český aviatický klub. Pokoušel se též postavit vlastní dvojplášňový kluzák (patrně na podzim roku 1914), ale povinnost narukovat ho od práce konstruktéra odvedla.

Zitalské fronty se v hodnosti podporučíka vrátil do nově ustavené Československé republiky a ihned se angažoval v Leteckém sboru naší armády. Vzápětí obnovoval Český aviatický klub, spoluzakládal Aeroklub Republiky Československé a vedl nový časopis Aviatika.

V roce 1920 nastoupil do konstrukce firmy Aero vedle služebně staršího Antonína Vlasáka. Jako třetí zde působila další zajímavá osobnost – šumperský Němec ing. Karl Rösner, dříve šéfkonstruktér firmy Gotha.

Husník se zde úspěšně podílel na výrobě cvičných letounů přesta-



Aero Ae-45

Kolbenova. Převýšenou střední loď překlenovala střecha s housenkovými světlíky nesená na obloucích s táhlem a nižší loď kryté pultovými střechami byly připojeny symetricky po stranách.

S koncem republiky a nástupem Protektorátu skončilo pak Aero se samostatným vývojem letadel, byly dokončeny rozpracované série a postupně se rozeběhla výroba zadaná okupanty. Bombardování Vysočan na samém konci války podlehly objekty letecké výroby. Zkázou přinesly spojenecké nálety i výrazné stavbě zmíněné haly a dnes na jejím místě stojí nový výrobní objekt. Jedinou původní částí fabriky, která se z předválečných časů dochovala, je křídlo postavené podél západního okraje ulice Na černé strouze, které sloužilo výrobě automobilů. V současnosti je tato část zrekonstruována a pronajímána jako kanceláře, v přízemí se nachází samoobsluha. Na opravené fasádě stále najdeme příznačná kulatá okna připomínající rukopis architektů Freiwalda a Böhma, kteří v podobném duchu navrhovali karlínský sklad a prodejnu firmy Aero v Šaldově ulici č. pop 425/14.

Vyhláškou ze 7. března roku 1946 došlo ke znárodnění všech soukromých firem spjatých s leteckou výrobou a spojení do jedné organizace s názvem Letecké závody, národní podnik. Výroba letadel byla přenesena do hangárů v Letňanech, ovšem letecká konstrukční kancelář zů-

stala ve vysočanské Aerovce v takzvaném „Bílém domě“, kde sídlila i některá další vývojová oddělení zestátněných podniků – kupříkladu letecká konstrukce Praga.

Po válce znárodněná Aerovka pokračovala v produkci letadel, přičemž část programu tvořily licenční stroje sovětské a převzaté letouny z německé výroby. Poslední stroj, který opustil brány letňanských hangárů a pocházel z vysočanské konstrukční kanceláře, bylo malé dopravní letadlo Ae-45. Velmi oblíbený čtyřmístný letoun určený nepravidelné dopravě vznikl na prknech konstruktérů Aero už od roku 1945 jako soukromá práce nadšenců, o jejímž výrobním uplatnění bylo oficiálně rozhodnuto teprve v roce 1947, kdy proběhl první let prototypu. Do řádného provozu byl model zařazen v dubnu 1949, a přestože se ihned stal po celém světě velmi žádaným, výroba byla patrně z politických důvodů roku 1952 zastavena. Pro velký zájem však byla obnovena v roce 1953, ovšem už v rámci podniku Let Kunovice.

Celkově byla firma Aero v porovnání s konkurencí poněkud konzervativnější. Po několika nepřilíh úspěšných průkopnických pokusech se držela vyzkoušených koncepcí a průběžně je zdokonalovala. Výsledná technická úroveň jejich strojů vytrvale rostla, přičemž osm rekordů mezinárodních a na pětadvacet československých činí z Aera jeden z pilířů naší letecké historie.

Přímo vzhůru s vrtulníky Praga!

V rámci poválečného znárodnění leteckého průmyslu bylo s vysočanskou Aerovkou spojeno letecké oddělení Českomoravské strojírny a. s. (válečný název pro dřívější ČKD), které dosud produkovalo letouny značky Praga.

S konstrukční kanceláří Pragovky tak do Aera přišel nový obor letecké výroby – vývoj helikoptér. Hlava konstruktérského týmu Praga inženýr Jaroslav Šlechta se s problémy stavby vrtulníků seznámil za svého pobytu v německém Halle v letech 1942 a 1943. Od té chvíle se jeho spolupracovníci tajně zabývali myšlenkou postavit vrtulník vlastní konstrukce. Hned v roce 1945 se objevil předběžný návrh vrtulníku Praga I exp.

Tento nedokončený experiment byl následován ještě jedním pokusem o návrh stroje se dvěma prolínajícími se rotory, avšak nakonec byla tato málo obvyklá konstrukce Šlechtovým týmem opuštěna a konstruktéři se zaměřili na nejrozšířenější koncepci, kterou představuje hlavní nosný rotor s rotorem vyrovnávacím umístěným na zádi.

věných z někdejších strojů Brandenburg, uvedených pod označením Ae-10, Ae-01, později A-1.

Od léta roku 1920 Vlasák s Husníkem konstruovali svou první stíhačku Ae-02, k jejíž sériové výrobě ovšem nedošlo, zato poslední společná práce, stíhačka Ae-04, znamenala úspěch ustavením nového národního rekordu v dostupu dosaženého výškou 6 361 m.

V čase stěhování Aera z Holešovic do Vysočan se Antonín Husník věnoval konstruování nové stíhačky na základě dřívějších modelů Ae-02 a Ae-04. Dostala pojmenování A-18 a přezdívku „špaček“. Sériové stroje i odvozené závodní speciály dosáhly třech národních výškových rekordů a především v letech 1923–1924 dvakrát zvítězily v rychlostním závodě o cenu prezidenta republiky.

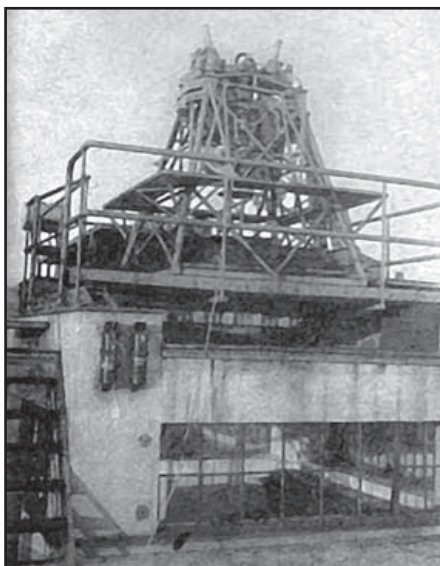
V roce 1924 byl Husník jmenován technickým ředitelem Aerovky a zůstal jím do znárodnění, kdy byl této funkce zbaven. Ovšem stále požíval tak vysokého respektu, že byl pověřen reorganizací leteckého průmyslu na ministerstvu strojírenství a počítalo se, že se stane generálním ředitelem znárodněným leteckých firem spojených pod názvem „Letecké závody, národní podnik“.

Antonín Husník usilovně pracoval na tom, aby se československý letecký průmysl vrátil zpět na výsluní. Dne 20. srpna 1948 odletěl s ing. Karmazínem na služební cestu do Liberce. Jejich vojenský dopravní letoun C-103 se však dostal do špatného počasí a roztrhl se o úbočí Ještědu. Sám Husník havárii s těžkými zraněními přežil, obětavě vynesl z trosk letounu těla svých druhů, kterým už nebylo pomoci, a dokázal pak ještě dojít na silnici, odkud byl okamžitě dopraven do nemocnice. Tam však svůj boj o život po šesti dnech prohrál. Vedle malého pomníčku šesti obětem této havárie najdete dodnes na Ještědu části trosk letounu, které byly z pietety ponechány na místě neštěstí.

Drobnou zajímavostí je vznik loga firmy Aero, které není dílem žádného z výtvarníků. Jedná se pouze o prosté přenesení rukopisu inženýra Husníka do podoby grafického symbolu továrny. □

INSERCE





Pozoruhodná stauba – věž „Blaník“ za továrnou Aero na zkoušení rotorů helikoptér

Vývojový a výrobní provoz nesl suše oficiální název Letecké závody n. p., výrobní II Vysočany, ale konstrukční tým dostal přezdívku „Cech blanických rytířů“. Svůj příslovečný „Blaník“ měl při okraji areálu Aero na vyvýšenině tvořené náspem nad Rokytkou. Tady, přibližně 120 metrů jihovýchodně od slepého konce ulice Na černé strouze, se nacházel heliport a věž vybudovaná pro zkoušení nových rotorů.

V prototypovém oddělení se mezi roky 1947–1949 zrealizovala stavba pokusného vrtulníku Aero XE-II, který skutečně létal. Velmi prostá konstrukce svařená z ocelových trubek zprvu bez kapotáže na pevném tříkolovém podvozku měla jednomístnou kabinu. Nosný i stabilizační rotor byl dvoulistý. Pohon obstarával plochý čtyřválec Praga D o výkonu 59 kW (80 hp). Po upoutaném dvacetim-



Věž „Blaník“ na letecké mapě z roku 1953 dnes už neexistuje; východně od ní kolonie Za Aero a Čína; pod nimi stromy lemovaný zákrut Rokytky, vlevo dole oblouk staré vlečky z Libně

minutovém letu, který proběhl na zkušebním heliportu „Blaník“ dne 14. prosince 1949, se v září roku 1950 uskutečnil první samostatný vzlet. Vrtulník byl v obou případech veden naším prvním pilotem helikoptér Františkem Jančou

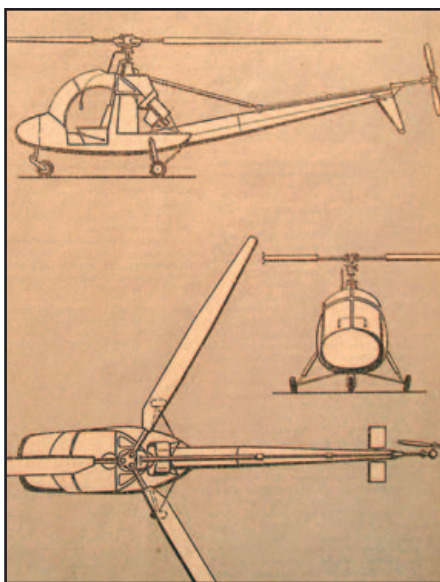
Posléze „Blaničtí rytíři“ z Aerovky směřovali k vývoji dalšího modelu, který nesl označení HC-II, později přezdívaný „Heli-Baby“. Šlo o lehký cvičný a spojovací vrtulník pro dvě osoby umístěné vedle sebe. Skořepinová konstrukce celku, která byla patentem inženýra Šlechty, spočívala opět na trojkolovém podvozku a bohatě prosklená kabina, přestože byla po stranách otevřená, už nabízela posádce slušný komfort. Hlavní rotor byl trojlistý a stabilizační vrtule dvoulistá. Prototyp spatřil světlo světa v roce 1951, ale poznenáhlu byla práce na něm v důsledku pracovního vypětí při licenčních programech odsouvána do pozadí. Došlo to tak daleko, že konstruktéři museli materiál shánět soukromě v obchodech za vlastní peníze a nechat mnohé díly obrobit jako „fušky“ za cigarety u známých dělníků. Vývoj se tak protáhl až do roku 1954. Motorem byl opět plochý čtyřválec Praga DH o výkonu 62 kW (84 hp). Vrtulník se zapsal do listiny mezinárodní rekordů FAI, když v podtřídě vrtulníků do 500 kg E-1-a dne 27. června 1959 na stokilometrovém okruhu Kbely – Benátky nad Jizerou – Říp – Praha dosáhl rychlosti 120,182 km/h.

Ovšem po dokončení vývoje byla další výroba tohoto vrtulníku převedena do národního podniku Moravan Otrokovice a vývoj pozdějších typů převzal Výzkumný a zkušební letecký ústav v Letňanech. Tam v roce 1954 přešla spolu s dalšími vývojovými pracovišti i konstrukční kancelář Aero a výrobně byla Aerovka spojena s Leteckými opravami Kbely.

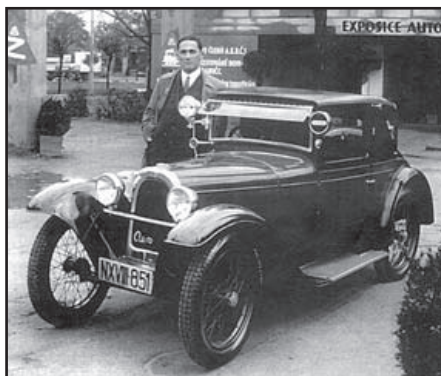
Tehdy definitivně skončila produkce letadel ve Vysočanech. Firma Aero však dodnes vyrábí ve Vodochodech letecké součástky, přístroje a systémové komponenty. Kromě jiného také pro dopravní stroje Airbus.

Aerovka červená...

Přestože továrna Aero před válkou kromě vojenských letadel vyráběla i letadla civilní, chyběl doplňkový program, který by umožnil překlenout období mezi jednotlivými zakázkami. Když v polovině dvacátých let vzrostla kupní síla obyvatelstva, začaly být zajímavé i úvahy o výrobě levných dopravních prostředků. V Aerovce představovaly první pokusy v tomto odvětví karoserie systému Weymann, jejichž princip spočíval v potahování dřevěné kostry umělou kůží. Byly montovány na různé podvozky včetně motocyklových sajdkár podle návrhu zaměstnance Aerovky a pozdějšího pracovníka Národního technického muzea ing. Štýdla ve spolupráci s konstruktérem Josefem Voříškem, který byl jedním z hlavních designérů firmy.



Vrtulník HC-II, Heli-Baby



Inženýr Břetislav Novotný s vozem Aero 500 při Autosalonu na pražském Výstavišti v roce 1929

Ale zájem vedoucích představitelů továrny se začal obracet k výrobě lidového automobilu natolik levného, že by jeho cena nepřevyšovala cenu motocyklu s postranním vozíkem. Jenže továrně Aero se na tomto poli zprvu tak docela nedařilo a nezbylo než se poohlédnout po konstrukcích již vyráběných. Jedna taková padla do oka obchodnímu řediteli Aerovky Ing. Šorelovi. Šlo o lehký vozík vyráběný v tehdejší Libni na Štrasburku při ulici Švábký firmou F. Kolanda a spol. Jeho jméno „Enka“ vzniklo podle fonetického přepisu iniciál příjmení konstruktéra Břetislava Novotného a majitele firmy Františka Kolandy.

Aero výrobu těchto vozů převzalo a po stylistických úpravách, na nichž se počátku podílel i Josef Voříšek, je vyrábělo mezi roky 1929–1934. Jednalo se o modely Aero 500 a Aero 662. Celkem jich bylo vyrobeno cca 4000 kusů. „Aerovky“ byly koncipovány jako lehké lidové vozíky. Cena kolísala podle typu a vybavení mezi 16 600 a 23 700 korunami. Nejznámější provedení představuje otevřený dvoumístný roadster, ale vyráběl se i fau-cabriolet, uzavřené hard-top coupé a také užitkové verze pro živnostníky.

Vozy měly jednoduchou, avšak účelnou konstrukci. Pohon zajišťoval dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec (později dvouválec) o objemu 499 ccm umístěný vpředu s letmo uloženým klikovým hřídelem. Jeho maličký výkon 7,5 kW (10 hp) byl daný za velmi nízké výrobní náklady a nenáročnou údržbu, nicméně vozík o váze 460 kg dokázal pobídnout k rychlosti až 70 km/h. Zadní kola byla poháněna přes spojku s třístupňovou převodovkou umístěnými ve společné skříní. Tento montážní celek včetně mostu zadní nápravy (tzv. „těčko“) dodávala firma Josefa Waltera. Akumulátorové zapalování s přerušovačem umístěným přímo na klikové hřídeli, popřípadě elektrický spouštěč, který vydával onen příznačný cinkavý

zvuk, umožňovalo, že se motor nemusel startovat točením kliky. To tehdy ještě nebývalo úplnou samozřejmostí. V servisní knize „AERO, malý vůz pro velké cesty“ vydané v letech 1933–1934 tuto přednost inzeroval František Alexandr Elstner slovy: „Nepozná aerovkář potupného natáčení motoru klikou!“

V rámci poválečného znárodnění však byla výroba vozů této značky zastavena, jejich produkce přešla krátce pod značku Praga, která se do objektů sousedních poštovních skladů přestěhovala z válkou zničeného areálu ČKD v Libni, a firma Aero už se pak nikdy k automobilové výrobě nevrátila.

Železnice aneb Ocelové tepny města

Vysočanům se zpočátku koleje spíše vyhýbaly. Katastrem Vysočan procházela už první železnice, která přišla s Rakouskou společností státní dráhy do Prahy v roce 1845, ale v obci stanice zřízena nebyla a také nádraží Libeň (později zvané Libeň-horní nádraží, dnes Praha-Libeň), které později vzniklo v sousedství, na sebe nechalo ještě více než třicet let čekat. Ale koncem října 1872 se zabýsklo na lepší časy! Tehdy společnost C. k. privilegované turnovsko-pražsko-kralupské dráhy – K. u. k. privilegierter Turnau-Kralup-Prag Eisenbahn (TKPE) přivedla do Vysočan trať od Neratovic. Ta měla dosavadní dráhu z Turnova do Kralup nad Vltavou propojit s hlavním městem, a poblíž středu starých Vysočan tak vzniklo nádraží.

Téměř přesně o rok později v říjnu 1873 sem dorazila i trať Severozápad-

ní dráhy – Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB) – od Lysé nad Labem směřující na pražský Těšnov a obě železniční společnosti se musely o provoz ve Vysočanech podělit. Autorem návrhu budovy byl architekt Carl Schlimp, tvůrce nešťastně zaniklého nádraží Těšnov, a pod dohledem stavebního ředitele ÖNWB Wilhelma Hellwaga provedl dílo stavbyvedoucí Josef Reiter. Střídmá budova dnes nijak nevyniká, zvláště když byla v minulosti její fasáda zbavena dekoru a došlo k výměně oken, ovšem v některých místech můžeme stále číst původní německá označení nástupišť a pokladen.

Nádraží bylo vystavěno jako jediné s ostrovním uspořádáním v Praze. Severní strana patřila společnosti Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, na jižní straně měla kolejiště Rakouská severozápadní dráha. Obě společnosti se dohodly, že z Vysočan směrem na východ budou obě dráhy stoupat po společném tělese až k odbočce Skály, kde se trasy oddělovaly. Mezi roky 1925 a 1928 byla v tomto úseku trať někdejší Severozápadní dráhy zdvojkolejněna a v roce 1976 navíc elektrifikována. Sousední trasa Turnovsko-pražsko-kralupské dráhy už druhou kolej nedostala a v úseku od Vysočan na východ zůstala bez elektrizace. Proto když byla na ní od května 1928 zahájena osobní doprava z tehdejšího Wilsonova nádraží (dnes Hlavního) do Vysočan s elektrickou trakcí, musely se dál při cestě z města lokomotivy měnit za parní.

Od nádraží na západ směrem do Prahy vedly koleje také krátký úsek souběžně. Této trase ustoupila původní usedlost Flajšnerka č. pop. 69, která byla později vystavěna





ve svahu o něco výše. Trati se pak dělily na náspu nad Podviním, aby pak Turnovsko-kralupská dráha skrze Vítkovský tunel dorazila na nádraží Císaře Františka Josefa I. (dnes Hlavní), zatímco koleje Severozápadní dráhy pokračovaly přes Palmovku a Rohanský ostrov v Karlíně k Těšnovu.

Ke zdvojkolejnění turnovsko-kralupské trati došlo v úseku z Vysočan na Novou Balabanku v roce 1979 při výstavbě spojky mezi vysočanským a libeňským nádražím. Zato Severozápadní dráha ve svém úseku od vysočanského nádraží na Těšnov byla až do svého zániku provozována jako jednokolejná a neelektrizovaná.

Obě původní trati směrem ku Praze však vzaly z valné části za své. Po zastavení osobní přepravy v roce 1972 přežíval na někdejší Severozápadní dráze ještě dvanáct let nákladní provoz, ale roku 1985 došlo k demolici těšnovského terminálu a dnes torzo kolejí končí nedaleko od nádraží Vysočany ve svahu nad Rokytkou. Dále po trase skrz Libeň a Karlín je možné dohledat už jen zbytky násypů, inženýrských staveb a pozůstatky některých budov.

Trať Turnovsko-kralupské dráhy byla v úseku přes Žižkov zrušena roku 2008, na Krejčárku zaústěna do takzvaného Nového spojení a ke Hlavnímu nádraží nyní směřuje skrze nové tunely pod Vítkovem. V její někdejší žižkovské trase se dnes nachází cyklostezka.

Umístění obou tratí v zářezu prosekých svahů vyzdvihlo i kolejiště samotného nádraží nad okolím, takže podchod spojující ostrovní nástupiště s ulicemi Vysočan ústí přímo do jejich úrovně skrze mohutnou opěrnou zeď, která podepírá násyp. V sousedství nádraží koleje překračují ulici Jandovu (dříve severní část Freyovy), která se protáhne podjezdem, než začne stoupat pod jménem Vysočanská po estakádě vysoko k Proseku. Zprvu býval namísto podjezdu východněji na trati úrovnový přejezd mezi ulicemi Pod pekárny a Ke Klíčovu. Po dopravní nehodě však byl nahrazen dřevěnou lávkou pro pěší, která pak byla zrušena v roce 1976 při elektrizaci trati, a dnes má v těch místech ulice Pod pekárny slepé zakončení.

Rozsáhlé plochy průmyslu Vysočan bylo vzhledem k jejich rozloze obtížné zavlečkovat jedním přehledným napojením. Především se nabízelo vyvést koleje z nádraží vysočanského, ale jeho poloha vyhovovala prakticky jen nejbližším areálům, které se nacházely severně od Třebízského (Kolbenovy) ulice – Kolbence a Odkolkovým mlýnům. Zbývalo však široké území mezi Poděbradskou třídou a Kolbenovou ulicí, které bylo od



Dřevěná pěší lávka (vpravo Odkolkovy mlýny) nahradila původní železniční přejezd mezi ulicemi Ke Klíčovu a východním koncem Královské třídy (Sokolovská), dnes zvaného Pod Pekárny; 1968



Část seřadovacího nádraží jižně od Poděbradské třídy sloužila jako šrotiště starých lokomotiv. Podle jedné ze zdejších firem se místu říkalo nákladniště Štádlér; uprostřed za řadou strojů čekajících na hořáky autogenu je patrná vysoká budova podniku Tesla Hloubětín; 1967

všech okolních tratí poměrně vzdálené. Tady později vzniklo dosti komplikované napojení k obsluze zdejších výrobních areálů vedené z libeňského nádraží.

Nicméně první vysočanská vlečka zamířila do Kolbenovy elektrotechnické továrny z východního zhlaví nádraží Vysočany. Sklonové poměry kolejí nebyly právě příznivé kvůli výše položené trati, z níž se muselo do Kolbenky vystavěné pod svahem poměrně strmě klesat. Nicméně byl to pro rozvoj vysočanského průmyslu dobrý vklad a Kolbenka s touto vlečkou vydržela až do poloviny šedesátých let 20. století, kdy se dočkala nového napojení z nádraží Libeň.

Jak byly postupně odstraňovány budovy ČKD Elektrotechnika i ČKD Slévárny,

podobně dosloužila i tato stará vlečka. Až do roku 2003 byl sice zachován provoz alespoň na té části, která obsluhovala sklady, ale později byl zastaven pro rozkradení kolejového materiálu. Mezitím však byla snesena vlečka vycházející z libeňského nádraží a nový přepravce v areálu ČKD musel obnovit provoz na staré trati, aby mohl využívat železnici. Dnes je tedy v příležitostném provozu krátký úsek původní vlečky z nádraží Vysočany do areálu ČKD, kde sídlí kovovýroba.

Pro továrny, které začaly ve dvacátém století vznikat severně při tehdejší Poděbradově třídě (dnes Poděbradská), byla využita vlečka z nádraží Libeň. Její komplikovaná trasa znamenala četné



Mapa z doby před rokem 2003 ukazuje kompletní systém železničních tratí a vleček Vysočan a části Libně, jak byl dokončen v roce 1965; spleť kolejí jižně od Poděbradské ulice patří seřaďovacímu nádraží, východní nákladíště se nacházelo v místě nápisu „Praž 9“

provozní potíže. Českomoravskou ulici překračovala spolu s dalšími dvěma vlečkami přímo před nádražím na velmi frekventovaném místě. Situaci ztěžovalo i křížení s tramvajovou tratí, takže v dobách největšího rozmachu ČKD provoz na vlečkách výrazně omezoval městskou dopravu a občas docházelo ke kolizím.

Vlečka přecházela Českomoravskou ulici východně od areálu ČKD, zahrnula kolmo přes Freyovu ulici a mířila do oblasti severně od Poděbradovy třídy, kde sloužila obsluze areálu spalovny, továrny Tebas (později Barvy-laky) a dalším podnikům. Zavedení trolejbusové trati ze Žižkova do Vysočan v roce 1951 však způsobilo větší dopravní zátěž Freyovy (tehdy Klímovy) ulice a ohledy na provoz vlečky začaly přinášet problémy i zde.

V poválečných časech se hledal způsob, jak vlečkový systém nahradit životaschopnější variantou, která by nerušila všední provoz města. Řešením bylo vybudování seřaďovacího nádraží se svážným pahrbkem, které vzniklo v roce 1960 jižně od ulice Poděbradské v rámci přestavby stanice Praha-Libeň, a zároveň zde byla vybudována zkušební kolej závodu ČKD Lokomotivka. Celá stavba byla dokončena v roce 1978. Následujícího roku byla zprovozněna též jednokolejná spojka mezi libeňským a vysočanským nádražím po estakádě přes Novou Balabenku, která do vysočanského nádraží přišla paralelně s kolejemi Turnovsko-kralupské dráhy.

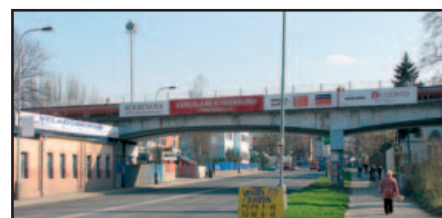
Z východního zhlaví tohoto seřaďovacího nádraží byla roku 1965 vyvedena nová vlečka, která obloukem k severu překračovala po mostě Poděbradskou

ulici a dvakrát koryto Rokytky. Kolej se stáčela na západ a vracela se k Libni po vysokém náspu podél Poděbradské ulice, kde vzniklo rozsáhlé nákladíště označované jako Východní nádraží nebo též předávací nádraží Praha-východ. Projektováno bylo na obrát 400 vozů denně a jeho koleje obsluhovaly areál spalovny, továrnu Barvy-laky a Spofa při křižovatce Harfa. Odtud vlečka mostem překročila Klímovu (Freyovu) ulici, aby se od východu vnořila do libeňské ČKD.

Za druhým mostem přes Rokytku z vlečky úvratí odbočovala kolej, která se dělila na dva větve: jižní mířila ke zdejším skladům a k areálu Praga (někdejší Aero), severní větev v zářezu klesala pod úroveň Fučkovy ulice (dnes Kolbenova), kterou překonávala podjezdem, a směřovala do Kolbenky z východní strany, takže továrna dostala druhé napojení na železnici.

Tak byl mimoúrovňovým křížením zajištěn bezkolizní provoz vysočanského vlečkového systému, který zde přetrval až do uzavření spalovny. S upadajícím významem železniční dopravy se už nevyplatilo provozovat trať pro zbylé chátrající fabriky, a tak byl kolejový svršek snesen a dnes už po této vlečce i po celém východním nákladíšti zbývají jen části náspů, které slouží nové cyklostezce, a občas mezi stromy zahlédneme zapomenuté stožáry traťového osvětlení.

Plochy po nákladíšti hbitě obsadily developerské společnosti a vyrůstá zde obytná zástavba. Cyklostezku zřízenou mezi roky 2009 – 2010 na náspu vlečky projektoval architekt Lukáš Velišek včetně obou nových lávek na její trase.



Železobetonový most bývalé vlečky přes Freyovu ulici k libeňské ČKD



Srážka tramvaje linky číslo 5 s vlakem na vlečce přes Českomoravskou ulici u libeňského nádraží 10. září 1944



Lávka v ulici U Elektry nahradila stávající podjezd, který byl v souvislosti s výstavbou bytového areálu „Rezidence nad Rokytkou“ demolován kvůli rozšíření komunikace. Přemostění, na němž vede chodník a cyklostezka, je navrženo jako ocelobetonová konstrukce s rozpětím 21 m zavěšená na ocelovém oblouku. Prováděcí projekt je dílem inženýrské kanceláře VIN Consult s. r. o. a stavbu provedla firma Metrostav v roce 2009.



Přemostění ulice Ocelářská bylo dokončeno v tomtéž roce. Ulici překlenuje plynulým půdorysným i výškovým obloukem a propojuje prostor u Rokytky s předpolím mostu přes Freyovu ulici. Mostovka při tom překonává výškový rozdíl cca 7,6 m. Páteř mostovky tvořená asymetricky umístěnou trubkou s vykonzolovanými příčnicí



je excentricky zavěšena soustavou táhel na vykloněném pylonu. Ten dělí rozpon lávky na dvě pole o rozpětí 52 m. Náročné konstrukční řešení bylo podle společnosti VIN Consult s. r. o. dáno velmi obtížnými podmínkami v místě stavby, nicméně investice ve výši 40 milionů korun vzbuzuje otázky, zda by nebyvalo lépe za takových okolností od této stavební akce upustit.

Ranžír seřadovacího nádraží Praha-Libeň, z něhož vlečka vycházela, podlehl proměnám doby, a nikoliv k lepšímu. Ohromná rozloha zrušeného kolejiště zarůstá plevelem, místy slouží jako stavební dvůr a jen zbytky vytlačенých stop po pražcích a zrezivělá návěstí přejezdů prozrazují minulost této smutné části města.

Tramvaje

Když František Křížík zavedl tramvajový provoz skrze Karlín do Libně, přesvědčil úspěch provozu na nové trati zástupce vysočanské obce k tomu, aby Křížík přiměl k prodloužení trasy. Dne 12. června 1898 byl otevřen další úsek z Nové Balabanky na křižovatce Královské třídy a Českomoravské ulice do centra starých Vysočan. Zde byla konečná stanice vybudována přibližně v místech, kde se dnes nachází nástupní stanice smyčky Vysočanská. Trať byla jednokolejná a obousměrný provoz byl řešen pomocí výhyben, které umožňovaly minutí protijedoucích vozů. I samo ukončení ve Vysočanech bylo řešeno pouze kusými kolejemi bez smyčky. O tři roky později byla trať doplněna o odbočku k První českomoravské továrně na stroje v Libni. Ta byla zprvu též jednokolejná a muselo se na ni z hlavní trati přestoupit.

Celková délka kolejí činila 7759 m. Přestože byla dráha velmi úspěšná, jak dokládá skutečnost, že od doby svého vzniku do roku 1906 přepravila osmnáct milionů cestujících, Křížík nebyl s to provozovat ji dále ve vlastní režii. Proto ji převedl v roce 1900 na akciovou společnost s názvem „Elektrická drobná dráha Praha-Libeň-Vysočany“, kterou založil a v níž se stal předsedou správní rady.

První vozy pocházely z produkce Ringhoferových závodů na Smíchově a na trase jich zprvu jezdilo dvanáct motorových a pět vlečných. Křížík dráhu napájel z elektrárny, kterou vybudoval v tehdejší Libni na ulici Švábky č. pop. 470/4 v sousedství železniční stanice Libeň-dolní nádraží. U elektrárny se též nacházela malá vozovna; obě stavby tu dodnes nalezneme. Nicméně Křížík si na vysočanské trati zkoušel též pohon akumulátorový, neboť doufal, že by se tak dala vyřešit doprava v historickém centru Prahy, kde u veřejnosti vzbuzo-



Slavnostní zahájení provozu tramvajové trati Karlín – Vysočany dne 19. 3. 1896

vala nevráživost představa nutnosti zavést trolejové vedení. V roce 1907 Křížík trať prodal Elektrickým podnikům, které ji začlenily do jednotné sítě elektrických drah v Praze a postupně podrobily všechny úseky větším či menším rekonstrukcím.

V roce 1925 bylo uvedeno do provozu dvoukolejné prodloužení tramvajové trati od Českomoravské strojírny v Libni na Harfu. Tehdy vzniklo křížení tramvajových kolejí s vlečkami před zdejšími nádražím. Dalšího prodloužení se tramvajová trať dočkala 23. května 1931, kdy byl uveden do provozu nový úsek vedený dnešní Poděbradskou ulicí až ke smyčce Starý Hloubětín. Součástí prodloužení byl též vratný trojúhelník, základ pozdější smyčky Harfa.

Budování tramvajové trati dnešní Kolbenovou ulicí ven z města se značně opozdilo za stavbou úseku z Harfy do Hloubětína. Tramvaje dlouho končily ve stanici Kolbenova továrna (dnes Vysočanská), v centru starých Vysočan. Dne 31. srpna 1923 byla ze slepé koleje pro odstavení vlečných vozů na východním konci tehdejší Královské třídy vyvedena do areálu Kolbenky odbočka nákladní koleje dlouhá 58 metrů. Propojovala tramvajovou síť s tamní vlečkou a sloužila přepravě transformátorů z města do závodu. Na vlečku však byly tramvajové koleje napojovány jen v případě potřeby povrchovou kolejí o délce 15 metrů. Dne 18. prosince 1924 pak byla vybudována bloková smyčka, jejíž pozůstatky dodnes najdeme v bývalé Zengrově ulici (později U Kolbenky, dnes východní část ulice Pod pekárny).

V souvislosti s hektickým tempem válečné výroby narůstal i objem veřejné dopravy a v roce 1944 se zde s ohledem na frekvenci tramvajového provozu uvažovalo

dokonce o vybudování tramvajového nádraží. Po druhé světové válce podnik ČKD požadoval uzavření ulice U Kolbenky, aby mohl závod dále rozšířit. Úplné zrušení smyčky ale nepřipadalo v úvahu, tudíž bylo nutné v těsném sousedství zřídit zcela novou smyčku. Ta už byla bodová a vystřídala ve funkci staré obratiště 18. června 1951. Z původní smyčky se dodnes ve východní části ulice Pod pekárny dochovaly zbytky kolejí, výhybka, která absurdně míří do zdi areálu ČKD a zachovalý izolační trámec troleje na spodním lici spojovací lávky mezi zdejšími kancelářskými budovami.

Prodloužená tramvajová trať od smyčky Kolbenova továrna do Nového Hloubětína byla do provozu uvedena 27. října 1948 podle nezrealizovaného projektu z válečné-



Pod krytým mostem do Kolbenky vedly koleje původního tramvajového obratiště; v pozadí Odkolkovy mlýny



Tramvajové koleje někdejší blokové smyčky za bývalou stanicí Kolbenova továrna končí ve zdi

ho roku 1942. Stavba proběhla s pomocí brigádnických sil, jak bylo ostatně v té době vcelku obvyklé. Trať byla poslední pražskou novostavbou koncové trati ukončenou kolejovými přejezdy – dvoukolejná smyčka tu byla zprovozněna až 17. dubna 1949. Když byl v těsném sousedství zahájen 27. dubna 1951 provoz hloubětínské vozovny, došlo k propojení manipulační trati skrze Kbelskou ulici se smyčkou Starý Hloubětín na Poděbradské ulici. Mezi roky 1986–1987 při výstavbě takzvaného „Průmyslového polookruhu“, kdy se požadovalo zkapacitnění Kbelské ulice, došlo k přemístění kolejí mimo koridor této komunikace.

Úprava Rokytky

Jeden z nejvýznamnějších potoků, které se na území Prahy nacházejí, má své jméno odvozeno ze starobylého slova rokyta, které označuje vrbu. Původní název jeho byl Rokytnice. První zmínky o tomto potoce pocházejí z roku 1109. Ve výšce 453 m. n. m. potok pramení půl kilometru jihozápadně od vsi Tehovec u Řičan v okrese Praha-východ a v Libni tvoří pravostranný přítok Vltavy na kótě 182 m. n. m. Plocha povodí činí 140 km² a délka toku 36,2 km – z toho 31,5 km na území Prahy. Průměrný průtok u ústí obnáší 0,39 m³/s.

Byť jeho voda nebývala vždycky příliš čistá (ústí sem 82 kanalizačních výpustí), jedná se o vodohospodářsky významnou vodoteč. Na středním toku se vyskytují velké rybníky; z nich je největším v Praze rybník Počernický. Nejmohutnější přítok představuje Řičanský potok zleva.

Přestože se výše u Dolních Počernic a na středním toku mezi Nedvězím a Běchovicemi nacházejí cenné přírodní partie, tak úsek, jímž Rokytky prochází v průmyslových Vysočanech, paradoxně

představuje jednu z nejmalebnějších částí jejího toku. Mezi ulicemi Kolbenovou a Poděbradskou má potok ráz přívětivé bystřiny, která se vine ve stínu stromů daleko od špíny továrních dvorů a hluku dopravy. Bizarní stavbičky a barevné záhony zdejší zahrádkářské kolonie zaniklé na přelomu let 2009 a 2010 dávaly místu rozmarný ráz a nabízely v této čtvrti tolik vzácný prostor pro klidné nadechnutí.

Nicméně v minulosti nebývala Rokytky vždy upraveným tokem. Ještě na konci 19. století se při záplavách rozlévala v okolní nivě, nahodile měnila své koryto a byla tak příčinou sousedských sporů o přilehlé polnosti. Proto se město Praha rozhodlo břehy potoka upravit. Provedením pověřilo spolek místních sedláků, který se nazýval „Družstvo k regulaci Rokytky“. To na zemní práce najalo dělníky ze stavby rakouských železnic.

Takzvaní „bratránci“, „trhani“ či „barabové“ – od italského slova baraba, které znamená tulák či darebák – vedli kočovný život, jehož rytmus určoval postup stavebních prací. Byli to drsní chlapíci, původem zhusťtalové zvyklí na těžkou práci při stavbě alpských tunelů, které jejich úděl přivedl takřka na samé dno společnosti. Měli mizerně placenou nádenickou práci, nebyli nikde doma a k přespávání používali zoufalé přístřešky podobné sudům. Ty po vystlání slámou sloužily svým majitelům za obydlí i v nejtušší zimě a některé byly tak malé, že se do nich muselo na noc lézt po kolenou... Při přesunech za prací si je barabové vlekli stále za sebou. Ubohé zbytky ze mzdy, které po srážkách za četné pokuty trhani dostávali, okamžitě mizely v kapsách majitelů náleven či v hazardu. Kontrolu nad jejich proslulým pijanstvím měly zajistit povinné nákupy v kantýnách, které stavební podnikatelé zřizovali při samotných stavbách. Z tohoto

systému se však později vyvinulo cosi na způsob novodobého nevolnictví a dělníci byli provozovateli kantýn bez ostychu odírání, neboť poukázky, které dostávali namísto peněz, nebylo možno jinde utratit.

Při veškeré bídě, kterou neslo jejich živobytí, měli však trhani a barabové tolik hrdosti, že nechodili žebrotou. A jsou také jen nepočtené zprávy o tom, že se by se tyto ubožáci živili zločinem, přestože se vězení těžko mohli obávat, neboť trestanci za mřížemi měli při pravidelné stravě pohodlnější život než oni na svobodě. Je sice pravda, že v okolí velkých staveb železnic či při pracích na říčních regulacích nebylo kde žebrot a v místních chalupách bylo těžko co ukrást – nejméně ze všeho hotové peníze. I tak se ale jeví takřka nepochopitelné, že mezi spodinou lidské společnosti byl cejch „kriminálník“ stále pohanou, a i v poměrech, jaké svou tvrdostí nesnou srovnání s dnešní dobou, přežívalo dávné přikázání – nepokradeš!

Před regulací se Rokytky rozlévala do šíře při dnešní ulici Na břehu v místech, kde se dnes proti ústí ulice Mlékárenská nalézá lávka. Býval zde přes potok brod. Kuriozitu pak představoval přívoz, který přes Rokytky vedl tam, co ji dnes překračuje mostem Freyova ulice.

Úprava toku Rokytky probíhala v letech 1905–1910 od Hloubětína až k ústí do Vltavy. Na začátku regulovaného úseku při Černém mostě byl tehdy zbudován záplavový rybníček zaniklý při výstavbě zdejšího sídliště. Když provoz na blízkých vlečkách kolem Rokytky navždy utichl, okolí potoka spolu s cyklostezkou vytvořilo přívětivé zázemí pro obytné domy, které začínají vyrůstat na místě zrušených kolejí a zahrádek. Obrovské topoly zasazené při tehdejší regulaci na březích potoka se v dnešních dnech dožívají sta let...



Jez na Rokytky v Podviní



Harfa

Tímto jménem se už více než století označuje oblast kolem křižovatky ulice K Žižkovu, Freyovy, Poděbradské a Českomoravské. Jméno se odvozuje nejspíše ze tvaru pozemku, na němž vysočanský sládek Karel Spurný vystavěl roku 1892 rohový dům č. pop. 146. Později se tato stavba stala součástí sousedního areálu mlékárny Laktos a spolu s ním také zanikla při přestavbě libeňského nádraží od druhé poloviny 60. do 70. let. Tehdy došlo též k rekonstrukci celé křižovatky, kdy ulice Novovysočanská, která do ní původně ústila, byla přerušena a její funkce byla nahrazena nově vybudovanou, souběžně vedenou ulicí K Žižkovu s novým podjezdem pod tratí.

Dnešní plochy nudných parkovišť, které nedaleko odtud zívají nehostinnou prázdnotou vedle nové zimní haly, jež roku 2004 nahradila valnou část areálu libeňské ČKD, už téměř daly zapomenout na rušnou atmosféru, jaká denně provázela začátek směny ve zdejších fabrikách. Občasný shon při sportu či koncertech je jen chabou náhražkou za pravidelný puls živoucího města.

Nejrušnější zde bývalo do poloviny šedesátých let. Z protějšího nádraží zajížděly vlaky vlečkami do závodů, netrpělivě zvonily tramvaje, mlékárna na Harfě dosud pracovala, ze Žižkova přijížděli trolejbusem dělníci Novovysočanskou ulicí a z blízkých skladů Včela vezly dodávky zboží do města.

Mlékárna Laktos a Velkosklad spotřebního družstva Včela

V roce 1922 zahájila činnost Obchodní společnost mlékařských družstev, která se zabývala prodejem zemědělských přebytků. Zprvu měl podnik sklad v Holešovicích na Osadní ulici č. or. 30 v prostorách dnes již zbořené Trojské mlékárny. Areál skladiště potravin byl budován mezi roky 1926 a 1930 na dřívější adrese Novovysočanská č. pop. 640. V souvislosti s přestavbou okolí se později ocitl při nově vybudované ulici K Žižkovu.

Tento velkosklad zásoboval obvodní sklady družstva na Kladně, v Berouně a ve Slaném, ale také jednotlivé prodejny v Praze a okolí, kterých bylo tehdy 310. Hlavním artiklem byly veškeré druhy potravin, nápoje a zelenina, ale prodávalo se též spotřební zboží.

Kromě distribuce se družstvo Včela zabývalo i výrobou. Mělo vlastní pražírnu obilí a kávy, balírnu čaje a koření a také stáčírnu ovocných šťáv, likérů a piva. V samostatné budově byla moderní mlékárna, která zpracovala čtyři milióny litrů mléka ročně.

Robustní železobetonová skladovací budova s betonovou markýzou podél vstupní části a vyzdívkami parapetů z vápenocementových cihel byla navržena pro zásobování automobily, ale brzy došlo k připojení na železnici.

Družstvo v roce 1943 zakoupilo objekty nedaleké gumárny Matador, které si chemička postavila v roce 1904 na Českomoravské ulici č. pop. 150, a rozběhlo zde provoz mlékárny. Současně družstvo přešlo od činnosti distribuční převážně k výrobě, mlékárna se zaměřila zvláště na produkci tavených sýrů a po roce 1948 též na mražené zboží – proslulým výrobkem se stal krém Eskymo, zmrzlina Sibirka a od šedesátých let nanukové dorty. Do podniku byl roku 1955 organizačně začleněna někdejší Freyova mlékárna ze starých Vysočan a po sloučení s Pražským mlékárenským průmyslem se v roce 1963 továrna přejmenovala na „Laktos, národní podnik Praha 5“.

Objekty mlékárny se nacházejí v sevření ulic Českomoravská a Novovysočanská a spolu s tímto segmentem křižovatky Harfa zanikly při přestavbě nádraží Praha-Libeň, jehož nová odbavovací budova dnes stojí na jejich místě. Samotné sklady však svému účelu slouží dodnes a jejich činnost dokumentuje film z roku 1930 společnosti Electra-Journal.



Rok 1938; dům „Na Harfě“ stojí na rohu ulic Novovysočanská a Českomoravská, západně od něho gumárna Matador, uprostřed sklady družstva Včela; ulice K Žižkovu dosud neexistuje



Novovysočanská ulice dnes končí slepě u trati nahrazena ulicí K Žižkovu s novým podjezdem; libeňské nádraží pohltilo objekty Vysočanské mlékárny (gumárna Matador) i dům „Na Harfě“



Na první fotografii vlevo vpředu začátek budování mlékárny ke skladům družstva Včela; druhý obrázek ukazuje mlékárnu v popředí již dostavěnou





Podél Poděbradské

Poděbradská silnice, později zvaná Poděbradova třída, je historickou cestou, která vedla ze Sluncové v Karlíně přibližně ve stopě dnešní ulice Novovysočanské skrze Vysočany na východ k Hloubětínu. Dnešní Českomoravská ulice, která do východního konce dnešní Poděbradské ústí na Harfě, vznikla až ve druhé polovině 19. století.

Směrem do Hloubětína už se ale městský život pomalu vytrácel. Ke spalovně ohlašované z dálky vykřičníkem komína sem od Harfy mířily popelářské vozy, za skladem podniku Pragolak se sice ještě jako poslední připomínka civilizace krčilo kolem tří uliček hnízdo malých činžovních domů, na protější straně stále pracovala vedle podniku Elektročas dýhárna Orel a spolu s nimi další továrny a dílny. Ale dál už jen tramvaje spěchaly do remízy, z obou stran ulice lemované zaprášenými ploty a travou v rozbité dlažbě zaznívalo řinčení posunovaných vlaků a snad i proto, že se okolo netyčily fasády vznosných továrních hal jako na ulici Fučíkově, zdálo se, že je zde konec města o něco blíž...

Medica, akciová továrna lučebnin a léčiv

Objekty soukromé farmaceutické společnosti na Poděbradské ulici č. pop. 173 byly za okupace zabráněny německou firmou Deutsche Heilmittel G. m. b. H. Továrna byla při spojeneckém náletu 14. února 1945 těžce poškozena a prakticky do doby poválečné rekonstrukce vyřazena z činnosti. Následovalo znárodnění a zařazení do národního podniku Spofa.

Továrna vyráběla léčiva z živočišných tkání – odtud název Organofarma. Hlavním produktem byl inzulin, získávaný ze zvířecích slinivky. Kromě inzulinu se tu vyráběly i hormonální injekce. Řadu let se jednalo o likvidaci tohoto závodu, proto do něj Spofa dlouho neinvestovala potřebné finanční prostředky. V sedmdesátých letech byla část výroby přenesena též do Dolních Měcholup.

Firma byla v roce 1993 osamostatněna a privatizována do rukou rodiny Valentových. Společnost se však dostala do problémů, když namísto dříve požadovaného vysoce čistěného inzulinu vyráběného z živočišných tkání začal být ve světě požadován inzulin humánní. V roce 2008 ohlásila firma likvidaci a o nenápadný areál rozlohy zhruba 1,2 hektaru, který vedle výrobních budov a skladů zahrnuje administrativu, garáže a laboratoře, se začínají zajímat developperské společnosti.

TEBAS – Barvy a laky

V roce 1902 byla v Libni na Štrasburku při ulici Švábký č. pop. 52 zřízena pobočka magdeburgské společnosti Thurm und Beschke na výrobu barev. Její zřizovatel Max Thurnauer ji však po dvou letech osamostatnil a v roce 1907 přikoupil půlhektarový pozemek při Poděbradské silnici č. pop. 195/7 pro rozšíření výro-

by. Firma dále rostla, byla akcionována a zapsána do rejstříku pod dvojím názvem TEBAS a. s. pro výrobu průmyslových laků a TEBAS Industriellack – Aktiengesellschaft. Předsedou správní rady byl syn Maxe Thurnauera Herbert.

Společnost dále rozšiřovala v Libni i ve Vysočanech své závody a její činnost nijak neochromila ani druhá světová válka, kdy získala zakázky pro říšský zbrojní průmysl. Před koncem války však nálet na vysočanské závody poškodil výrazně objekty firmy a na společnost byla po osvobození uvalena národní správa.

Závod převzal národní podnik Pragolak a v roce 1953 byl začleněn do národního podniku Barvy a laky. Roku 1987 zde byla vyvinuta disperzní akrylátová barva pro kutilskou činnost a svépomocnou výstavbu s obchodním názvem Balakryl. V krátké době se stala nejpoužívanějším nátěrem tohoto druhu s celkovou produkcí 3 miliony balení ročně.

V roce 1994 byl podnik privatizován jako společnost s ručením omezeným Barvy Tebas Praha s. r. o. a spolu s obchodní značkou Balakryl je v majetku společnosti PPG. Zdánlivě ničím výjimečný areál se směrem do ulice ohlašuje pouze křiklavým nátěrem ohradní zdi, ale velmi příjemně působí vytříbená proporce subtitálních okenních rámu výrobní haly.

Spalovna a čištění města

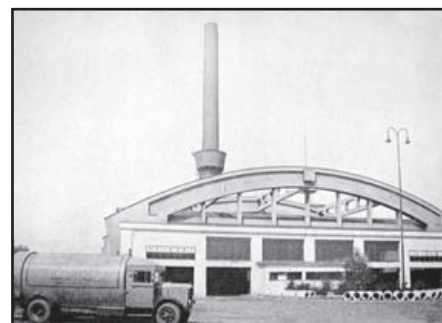
V dřívějších dobách bylo nakládání s odpadem z domácností velmi nedokonalé. V porovnání se dneškem byl ale jeho objem podstatně menší, jelikož hospodárné využití každé maličkosti bylo věcí životní nutnosti. Co nebylo možno zpracovat pro záhumenek, skončilo většinou v kamnech, neboť otop býval za všech časů drahý a mezi prostými lidmi přišlo vhod ledacos. Naprostou většinu odpadu

z domácností tedy ještě začátkem dvacátého století představoval popel.

Ten se až do roku 1923 po městě svážel takzvaně „vyzvaňkou“. Koňské povozy vyvážely na městská smetiště odpad vynášený obyvateli z domů na povozníkově znamení. Jelikož ale spřežení nebyla s to náklad dovézt na velké vzdálenosti, bylo pro celou Prahu zřízeno celkem sedmáct smetišť – z toho důvodu byla umísťována často poblíž obytných domů, což hygienické poměry města zhoršovalo. Na rozhraní Vysočan a Libně, kde dnes stojí kulturní dům Gong, bývalo jedno z nich a říkávalo se zde „Na Popelišti“. Sem kromě povozů zajížděly s odpadem též nákladní tramva-



„Výměnné nádoby“ veze Škoda Sentinel



Popelový vůz Praga KUKA u spalovny



První zametací vůz v Praze Krupp-Heuser; 1922



Zametací vůz Breitfeld-Daněk ITS



je. Historii místa připomíná název ulice U skládky. Část odpadu bývala sice též nakládána na pražských nádražích a odvážena pro potřeby zemědělců z příměstských oblastí, ale to problém řešilo jen málo. Nadto byla nutnost opakované manipulace s odpadem nebezpečná a patrně byla též příčinou úplavicové epidemie, která ještě v roce 1931 zachvátila Prahu a ze dvou set nakažených si vyžádala osm obětí.

Když vznikla takzvaná Velká Praha, obyvatelstvo už žádalo radikální změnu, a po roce 1923 byl tedy zaveden systém „výměnných nádob“, kdy se prázdné popelnice rozvážely nákladními vozy po městě namísto nádob plných, které se vozily k vysypání na skládky.

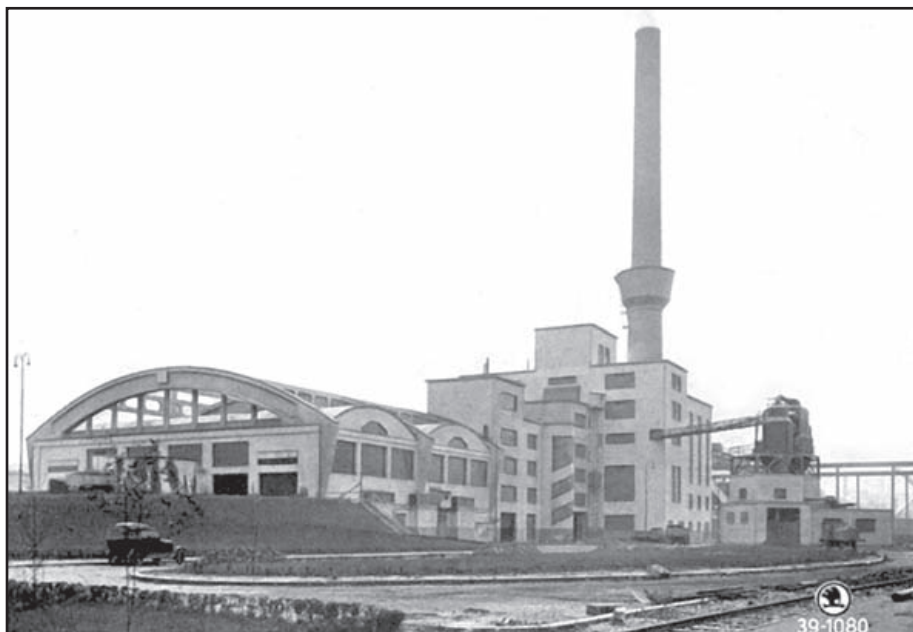
Dodnes fungující systém „nádob přesypaných“ přišel na řadu až v roce 1930, kdy se v Praze objevily první popelové automobily. Vyráběly se v ČKD Praga podle licence německé společnosti KUKA (akronym z názvu Keller und Knappich Augsburg) založené roku 1898. Vozy Praga KUKA ještě neměly automatizované vysypávání popelnic. Provádělo se ručně přes soustavu lan a kladek.

Za úklid ulic odpovídal Stavební úřad hl. m. Prahy, odbor 10 – čištění města. Magistrát dal pro jeho potřeby zřídit dvůr v Praze 7 při Bubenské ulici, kde technické služby města setrvaly až do roku 1977, kdy areál ustoupil výstavbě metra Vltavská.

Z českých výrobců se v těch časech technice pro počišťování města věnovala Akciová společnost Strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol., která nejprve v Karlíně a později ve Slaném vyráběla mezi roky 1923–1927 zametací a popelářské vozy, autocisterny apod.

Od roku 1923 byl ve výrobním programu Daňkovky zametací vůz typu ITS s řadovým čtyřválcovým motorem objemu 4252 ccm a výkonu 23,5 kW (32 hp). Zkrácený podvozek o rozvoru pouhých 2100 mm měl kola vybavená pneumatikami a brzděnou jen zadní nápravu. Automobil byl vybaven kropicím zařízením a nádrží na 600 l vody. Zametací válec umístěný mezi nápravami měl průměr 600 mm a za 8 hodin práce umožňoval zamést plochu přibližně 70 tisíc m² při pracovní rychlosti 3,5 km/h. Několik těchto vozidel se na údržbu pražských komunikací používalo ještě začátkem 50. let.

V roce 1951 po řadě organizačních změn a proměnách názvu byl původní 10. odbor Stavebního úřadu hl. m. Prahy převeden na samostatný podnik nazvaný Čištění města. V jeho dílnách byl roku 1953 vyvinut vzduchový nakladač umístěný na zadní víko popelového vozu



Spalovna v plné kráse před přestavbou ze severovýchodu zhruba od usměrňovací stanice



Usměrňovací stanice při pohledu od spalovny; v pozadí se zdvihají kbelské svahy

Škoda 706 ROK. Tento vůz zpočátku neměl zdvihání popelnic automatizované, ale nová nástavba už umožnila pneumatický zdvih. Kompresor vyráběl pro ten účel stlačený vzduch o tlaku 5–6 atmosfér, který se uchovával ve dvou nádržích o objemu 40 a 85 litrů. Naložený vůz vážil 16 800 kg.

Ačkoliv už od třicátých let tedy svoz odpadků a čištění města probíhaly na vyspělejší úrovni, pokračovalo ukládání na skládky bez dalšího zpracování. Pražská obec se proto rozhodla vybudovat komplex spalovny, který se nacházel na rozsáhlé parcele při severním okraji Poděbradské třídy č. pop. 777.

Projekt řešící provoz po technologické i tepelnětechnické stránce jako výkonnou

teplárnu doplněnou elektrárnou zpracovala Akciová spol. dř. Škodovy závody, která pro spalovnu též dodala technologii. Ocelové svařované konstrukce kotleny a strojovny – nejpokročilejší ve své době – vyrobil koncern ČKD a navrhoval profesor pražské techniky František Faltus. Ušlechtilý architektonický návrh z ruky Františka Roitha se vyznačoval mimořádně působivou střešní konstrukcí přijímací haly tvořenou železobetonovými rámy s obloukovými příčlemi, na nichž byl soustavou táhel zavěšen plášť střechy. Výrazný akcent severní fasády tvořila šroubovice schodiště umístěného v proskleném válcovém rizalitu.

Provoz se skládal z přijímací budovy, kde se vyprazdňovaly svažecí vozy, které



tu měly zároveň garáže. Z uskladňovacích bubnů se korečkovým výtahem odpad dopravoval do třídírny a odtud do kotelny, kde se spaloval za přidávání práškového uhlí. Vzniklá struska po granulaci ve vodním kanále končila v zásobníku. V dalším objektu byla třídírna strusky pro výrobu tvárnice s venkovní skládkou, nad kterou pojížděl drapákový jeřáb.

Na kotelnu navazovala strojovna elektrárny a 100 m vysoký límcový komín. Jeho autorem byl Josef Kropáček a stejně jako celou spalovnu ho stavěla firma Kapsa a Müller. Komín doplněný vodojemem měl obdobnou konstrukci, jako komínové vodojemy nedaleké Kolbenky a Ústředních skladů Ministerstva pošt a telegrafů. Kdy byl vodojem vyřazen z provozu, není známo, nicméně vzal za své společně s celým komplexem spalovny.

Součástí areálu byl též objekt usměrňovací stanice č. pop. 780 vybudovaný firmou a. s. Lanna. Její architektura byla dílem architekta Josefa Mlíky, který se již od studií specializoval na navrhování podobných staveb pro Elektrické podniky hl. m. Prahy. Byl mimo jiné autorem měřírny v Partyzánské ulici v Holešovicích či trafostanice Břevnov na Vypichu. Všechny tyto Mlíkovy technické stavby vykazovaly vysoké estetické kvality dané elegantními proporcemi oken a malebným uspořádáním hmot. Vysočanská usměrňovací stanice měla nýtovaný ocelový skelet vyrobený v ČKD a její vyzdívaný plášť členila výrazná pásová okna. Stanice fungovala bez větších změn do roku 2003 jako rozvodna Pražské energetické a. s., kdy bylo zařízení demontováno a objekt prodán soukromému majiteli.

Výstavbu spalovny probíhající tři roky financovala obec a 15. ledna 1934 došlo k zahájení stálého provozu. Ve své době patřila spalovna k nejmodernějším v Evropě. Dva instalované kotle s výkonem 20 t páry za hodinu dokázaly během té doby zpracovat 10 tun odpadu. Zvýšené požadavky na výrobu elektrického proudu vzniklé tlakem válečného průmyslu si později vyžádaly instalaci třetího kotle, který dával za hodinu 45 t páry.

Změna životního stylu po válce vedla k narůstajícímu množství odpadu a vyžádala si náročnou rekonstrukci spalovny rozplánovanou na sedm etap mezi roky 1959 a 1978. Přestavba, při níž byl přistavěn druhý komín, však přes svou komplexnost nesplnila očekávání. Dokončení se o rok opozdilo a návrat k plnému provozu přišel dokonce až v roce 1982. O deset let později byla na základě privatizačního projektu prodán areál akci-



Vpravo oblé nároží dřívější Weissbergerovy továrny, vlevo Škola Zemské jednoty společenstva kovářů a podkovářů v Čechách – pozdější Masarykova škola kovářská, dnes kovářské učiliště; od této školy vzala své jméno zdejší ulice Podkovářská; v pozadí střešní hřiště na basketbal

ové společnosti Spalovna Praha-Vysočany, která zde ukončila provoz v létě roku 1997. K demolici bylo přikročeno v roce 2003 a dnes valnou část areálu zaujímá předimenzovaný obytný soubor „Nová Harfa“, jenž směrem do ulice Poděbradské spíše navázal na nepřívětivou tvář okolních továren, dílen a ohrad, než aby místu vtiskl městskou atmosféru.

Když byla v září roku 2006 se zbytečným spěchem zbořena i budova usměrňovací stanice, sváděla zanedbaná plocha k devastaci. Teprve v roce 2010 zde začíná vyrůstat developerský projekt, v jehož sousedství ještě přetrvávají jako jediná upomínka na někdejší význačný symbol Vysočan pozůstatky vlečky a zauhlovací jámy.

Továrna barev Weissberger a spol.

Firma založená roku 1891 v Městečku na Sázavě byla v roce 1901 přeložena do Kozolup u Plzně a stala se záhy naším nejvýznamnějším výrobcem barev. Ve Vysočanech si nejprve roku 1933 vybudovala podél severního okraje Poděbradské ulice č. pop. 674/11 patrové skladiště zakončené směrem k Harfě příznačně zaobleným nárožím a menší dílnu na výrobu obalů. V další fázi sem přesunula výrobu tiskařských barev, kterou řídil

majitel pobočky František Polák. Pro ni firma přikoupila pruh pozemku, kde postavila roku 1934 čtyřpodlažní budovu laboratoří a kanceláří v podobě úzkého hranolu tvořeného subtilním betonovým skeletem s trémovými stropy s náběhy.

Po znárodnění skladiště sloužilo firmě Pragolak a ve výrobní budově se nacházely laboratoře s kanceláři Výzkumného ústavu barviv. Dílna na výrobu obalů se stala v devadesátých letech součástí novostavby tiskárenské budovy a v roce 2006 byla přestavěna Martinou Buřičovou z ateliéru CARAA na sídlo tiskárny a grafického studia AF BKK s. r. o. Jen budovy skladiště v držení jiného vlastníka byly nedávno narušeny probouráním vchodu. Současný majitel tiskárny však oceňuje architektonické kvality továrny a postupně ji s citem upravuje pro samotný provoz svého podniku i pro bydlení vlastní rodiny. Autorem postupné proměny areálu je stále táž autorka. V roce 2007 přestavěla čtyřpodlažní objekt z roku 1934 ve východní části továrny s ocelovou střešní nástavbou na hřiště na basketbal.

Vitouš a syn, továrna na stroje

Zakladatel firmy Jindřich Vitouš roku 1885 začal v Libni s výrobou dílenských mode-





Původní rezná fasáda dýchárny Oreš

lů pro jiné strojírný, v roce 1894 se jako první z českých výrobců začal věnovat produkci zařízení pro prádelny a žehlírny a před koncem století už vyvážel dřevoobráběcí stroje do sousedních států v Evropě. V roce 1899 byla firmě udělena stříbrná medaile na Výstavě architektury a inženýrství v Praze a majitel sám roku 1906 získal od Sboru starších města Prahy bronzovou medaili za zásluhy o rozvoj průmyslu.

Během první světové války přibýly do výrobního programu rozmnožovací stroje Roneo a po vzniku Československé republiky se firma začala orientovat převážně na vybavení pro zpracovatelský průmysl chemický a potravinářský.

V souvislosti s rostoucí výrobou došlo k rozhodnutí postavit nové továrny v Horních Počernicích a ve Vysočanech, Společnost si v Podkovářské ulici č. pop. 800/6 za Weissbergerovou továrnou zbudovala na prahu druhé světové války výrobní areál, ovšem plány na další velkou expanzi mimo Prahu zhatila válka. V roce 1942 byl syn zakladatele inženýr Miloslav Vitouš zatčen a popraven pro spolupráci s odbojem a firma převedena do německých rukou. Poválečné znárodnění pak četnými reorganizacemi a změnou výrobního programu dílo zkázy dokonalo.

Roku 1992 se budovy vrátily někdejšímu majitelům, kteří v opraveném areálu zahájili činnost společnosti Ekosystem zaměřené na výrobu úpraven a čistíren odpadních vod, plastových jímek a podobně. Budovy si do značné míry zachovaly původní fasádu, na níž se omítnuté plochy střídají s pásy rezného zdiva kolem oken.

Jirát a Nattemüller – Dýchárna Oreš

Továrna na dýhy a překližkové desky Richarda Jiráta, jejíž autorství není zatím doloženo, byla postavena v roce 1928. Založil ji syn zakladatele firmy z Nové Huti pod Nižborem, kde společnost působila už od roku 1880. Když původní závod vyhořel,

přestěhovala se výroba na Poděbradskou ulici č. pop. 540/26 v pražských Vysočanech. Továrna známá pod názvem „Oreš“ podle obchodní známky s vyobrazením orla nesoucího překližku měla sklady v Bratislavě, Brně, Moravské Ostravě, Plzni a Ústí nad Labem. Díky nejmodernější technologii exportovala své zboží do celé Evropy.

Areál sestával z objektů výrobních (dílny, pila a lis, pařírna, expedice, skladiště, kotelny) a administrativní části, která tvoří křídlo hlavní výrobní budovy. V traktu dílenské budovy směrem do Poděbradské třídy se nacházela ubytovna. Do závodu byla také zavedena železniční vlečka z nedalekého nádraží Libeň.

Konstrukci hlavní výrobní budovy tvořil železobetonový skelet, administrativní část je zděná. Poslední, čtvrté nadzemní podlaží bylo přizpůsobeno potřebám sušárny dých – průduchy v obvodových stěnách, pás ručně ovladatelných dřevěných žaluzií a průmyslových oken po celé délce hlavního průčelí a průčelí do dvora. Fasáda byla provedena z rezného cihelného zdiva a hladké omítky. Hlavní vstup do administrativní části budovy byl řešen reprezentativně portikem s kruhovými okny po obou stranách vstupních dveří. V interiéru patřily mezi nejzajímavější prostory ve dvoupodlažní

administrativní budově, například kancelář továrníka nebo vstupní hala, která sloužila zároveň jako vzorkovna a byla obložená překližkami a dýhami.

V roce 1938 majitelé odešli do zahraničí. Za druhé světové války zavedli okupanti v továrně výrobu leteckých překližek a pařeb na zbraně. Před koncem války byla navíc budova poškozena leteckým bombardováním. Po válce patřil znárodněný areál pod národní podniky dřevařského průmyslu, ale přesto se značka „Oreš“ nesmazatelně vepsala do názvu tohoto vysočanského závodu, který pod stejným jménem pokračoval ve výrobě.

V roce 1992 byla továrna navržena paní Mileně Jirátové, dceři zakladatele závodu, která žije v Kanadě. Výroba byla zastavena a v roce 2000 opuštěný chárající areál koupila společnost Reprint, která zde provedla přestavbu a úpravy pro potřeby provozu tiskárny. Zateplením originálně dochovaných budov s reznými fasádami, nahrazením původních oken plastovými a zbouráním části areálu autentická atmosféra továrny značně utrpěla. Z cenných pozůstatků původního vybavení se dochovala zmíněná ředitelská kancelář s dřevěným obložením.

Emil Gerstel, továrna nábytku v Praze-Vysočanech

Mezi dýchárnou Oreš a podnikem Elektročas na adrese Poděbradská 540/24 se nacházejí objekty někdejší nábytkářské továrny Emila Gerstela. Renomovaná firma dodávala vybavení náročných interiérů. Je doloženo, že si její nábytek objednal Adolf Loos pro zařízení vily doktora Müllera v pražských Střešovicích i domu jeho společníka Lumíra Kapsy v Bubenči.

Dnes je objekt při uliční čáře přeměněný na kanceláře firmy Digital Resources a. s., v zadním traktu, který si uchovává průmyslový ráz, sídlí výrobce zakázkového kuchyňského nábytku a zbytek



Tři fabriky: v popředí nová přístavba podniku Elektročas, za ní dvoubarevná fasáda původní Vitáčekovy pražírny kávových náhražek a vzadu Gerstelova továrna na nábytek



areálu slouží jako zázemí stavební společnosti specializované na zemní práce.

Elektročas – Pragotron

V sousedství Gerstelovy továrny bývala do roku 1949 v provozu fabrika na výrobu kávovin firmy Vitáček č. pop. 633/22. Po jejím zestátnění byly budovy předány národnímu podniku Elektročas, později Pragotron. Ten vznikl sloučením znárodněné hodinářské firmy Ludvík Hainz z Holešovic produkující věžní a pouliční hodiny se společností Jednotný čas s r. o. z Karlína, která jako součást akciové společnosti Telefonbau-Normalzeit z Frankfurtu sestavovala z dodávaných součástí hodiny pro veřejná prostranství a instituce. V roce 1953 podnik přestal dovážet součástky a začal se věnovat výrobě hodin vlastní konstrukce, která trvá dodnes. Firemní symbol na docházkových hodinách znají nejenom dělníci z Vysočan.

Výrazný motiv továrny představuje dvojice kolmo k ulici stojících křídel nového výrobního objektu a starší Vitáčkovy továrny spojených krytým můstkem nad vjezdem do areálu.

Kolonie Aero a Čína aneb Tam na periferii!

Už první vlna venkovanů přicházejících od poloviny 19. století do Prahy za prací vyvolala sháňku po malých, cenově dostupných bytech. Ačkoliv se spousta Pražanů pokoušela ze svých rozlehlých měšťanských domů přestavbou udělat bydlení činžovní, stavební fond vnitřní Prahy takto uzpůsobit nešlo úplně a malých, levných bytů byl ve městě stálý nedostatek. Tak na nouzi o levné bydlení vyrostl v oněch časech kupříkladu celý Žižkov. A lidé, jejichž kapsa neunesla ani nejnižší nájemné, dokonce obývali vytěžené cihleny, jeskyně či kaverny v lomech na okraji Prahy, jak tomu bývalo kupříkladu v Proseckých skalách.

V roce 1921, těsně před vznikem tzv. Velké Prahy, představovaly byty o jedné až dvou místnostech 69 % z celkového počtu. Skutečnost, že bydlení dělnické rodiny pozůstávalo často jenom z místnosti jediné, odrážela se i v jazykové zvyklosti, kdy slova „byt“ a „místnost“ splývala v jedno. Proto v řeči pamětníků těch dob bylo možno zaslechnout slovní spojení „dva malé bytečky“ jako označení bytu se dvěma místnostmi.

Neúspěšné pokusy získat stále přistřeší vedly postupně k živelnému budování provizorních příbytků. Přesný počátek tohoto jevu není možno zjistit, ale první snahy o pronájem zahradních chatků a altánů na dočasné „přespání“ jsou zaznamenány z roku 1922, kdy takto vznikla ve vršovickém Edenu kolonie v Zahrádkách,

z úředního nařízení zbořená v roce 1930. Neznámému přispěvateli na tohle truchlivé téma otisklo Rudé právo naivní verše nazvané „Písnička z Edenu“:

*V Praze v Edenu žili kolonisté
Odtud je vystěhovali sociálfašisté.
Marné bylo kolonistů lkaní,
Sociálfašisté neměli slitování...
Když jim příbytky bourali,
Všichni žalostně plakali:
Nebouřte nám příbytek,
Vždyť přece nejsme dobytek!
Páni však na nic nedbali
A příbytek jim zbourali.*

Zvěsti o místech vhodných k takovému osídlení se šířily v práci a mezi známými. Zájemci si přicházeli místo prohlédnout a uzavřeli smlouvu s majitelem na malý díl z pozemku o výměře okolo 300–350 m², aby se na něm dal zřídit též nezbytný záhumenek. Výběr místa byl však dán prakticky výlučně cenou. Kolonie vznikaly vždy na neúrodných a nevýnosných pozemcích, často na místech obtížně dostupných a vzdálených od města. Soukromí majitelé se tak pokoušeli zprvu pokoutně zhodnotit své ladem ležící majetky a před úřady deklarovaly účel pronájmu „na zahrádku“.

Bytová tíseň později umocněná hospodářskou krizí ošem byla silnější než obavy z postihu. Kolonisté stavěli své domky navzdory zákazům potají, občas i v noci, a tak erár nahlédl, že bránit tomu není v jeho silách, a neochotně přistoupil k oficiálnímu schválení nouzových kolonií v roce 1924. Tehdy se pražská obec rozhodla pronajmout některé své pozemky

pro tuto výstavbu a na některých místech ji dokonce sama uskutečnila, což byl i případ vysočanské kolonie Za Aero. Jelikož ale výstavba organizovaná z oficiálních míst nemohla dostačovat poptávce, poblíž obecních kolonií vyrůstaly domy budované individuálně. V Houbětíně, doslova pár kroků od obecních domků za továrnou Aero, takto stávala poněkud „divočejší“ kolonie jménem Čína.

Stavba individuálního domku pak probíhala vskutku pionýrským způsobem. Pozemek se vykolíkoval, ohradil nataženým drátem a ihned bylo třeba umístit na něj provizorní budku na noční ostrahu, neboť cokoliv si nájemce pozemku pro potřebu budoucí stavby přinesl, stalo se nehlídáno ihned kořistí někoho jiného. Doložen je i případ, kdy se z prostředka parcely ztratila přes noc tabulka se jménem držitele... Ve všeobecné bídě přišlo vhod cokoliv.

Lidé začínali stavět ze všeho, co bylo k mání. Jednoznačnou přednost mělo dřevo pro svou láci, snadné opracování a také proto, že úřady odmítaly pohlížet na kolonie jako na stavby trvalé. Z toho důvodu se také nepovolovaly žádné výkopové práce, a domky tudíž nemívaly základy. Článek „O právním uznání kolonií ve Velké Praze“ v Rudém právu ze 17. března 1928 o tom praví:

...Podmínkami pachtovními diktována kolonistům stavba domků dřevěných po způsobu domků zahradních, jak vidíme u Vysočan nebo kolem Edenu ve Vršovických a pod., nebo bylo povoleno postavení vyřazeného železničního vagonu. Obec pražská má tedy kolonie, jaké chtěla mít...



Říkávalo se zde „V baráčkách“; kolonie Za Aero v roce 1961



Zevnitř omítnutý vagon; kolonie Za Aero, 1962

Nejběžnějším typem konstrukce bývala lehká kostrová stavba se sloupky zapuštěnými přímo do terénu. Ta se pak obíjela dřevěným pláštěm z obou stran, aby vnitřní mezera sloužila za vzduchovou izolaci. V lepším případě se mezi obě vrstvy sypala škvára. Skrze hrubou stavbu bylo zpočátku ledaskdy vidět. Vnitřek se tedy vylepil papírem (většinou novinami) a nabílil. Zevně se podobně jako na střechu kladl dehtový papír a přichytil latěmi. Vyspělejší způsob představovalo pobití rákosou a omítnutí.

Teprve dodatečně se kolonisté snažili své stavby obezdívat – alespoň na čtvrt nebo lépe na půl cihly. Zpočátku tajně zevnitř, později, kdy přísné sledování předpisů povolilo, i zvenčí. Materiál pro ten účel získávali většinou z bouraček, kupovali v cihelnách se slevou zlomkové cihly, nebo jednoduše sebrali, co viděli cestou z práce někde „zahálet“.

Ne vždy byla voda po ruce. Někde se musela nosit ze starší zástavby v okolí, jinde kupříkladu od strážních domků blízke železnice. Zejména zpočátku sloužila pro budování i voda z hlubokých kaluží. Později kolonisté kopali studny, ale ty ledaskdy neposkytovaly vodu pitnou. Časem v některých koloniích obec zřídila vodovod s několika veřejnými stojany. Samostatný přívod vody k jednotlivým domkům ale znamenal až velmi pozdní vylepšení, ke kterému obyvatelé přistupovali samostatně, a i tak někdy zřizovali připojení pouze na zahradu. Zpočátku se svítilo jenom petrolejovými lampami, elektřinu si zaváděli jednotlivci – někde už počátkem třicátých let, jinde ale až po válce.

Největším nepřítelem kolonistů byla zima. Domky, které paradoxně v teplých měsících poskytovaly zdravější bydlení než některé městské byty, se v zimě stávaly mrazivou pastí. Z časů zvláště krutých zim, jako byla ta v roce 1928, jsou známy i smutné případy úmrtí malých dětí. Topilo se zpravidla jen v jedné místnosti a stálý nedostatek otopy vedl k tomu, že si lidé opatrovali palivo i za

cenu krádeží. Tam, kde to blízkost železnice umožnila, bylo oblíbené shazování uhlí z projíždějících vlaků. Chatrná izolace a samostatně stojící domky, které se nemohly navzájem chránit společnými stěnami, přinášely navzdory velké šetrnosti při topení na tak malá obydlí vysokou spotřebu paliva – obvykle 40 až 50 metrů ročně. Komín býval zpravidla jedinou zděnou částí stavby, někdy ho však nahradila jenom plechová roura vyvedená skrze dřevěnou stěnu.

Průměrný býval počet čtyř až pěti obyvatel na jeden domek. Po letech se však postupně zvyšoval, jak rodiny rostly a přijímaly podnájemníky. Obvyklá taxa 20 korun týdně za jednoho „šlůfa“ byla vítaným přilepšením rodinného rozpočtu. Často se však na podnájem přijímalo nocležníků víc – třeba příbuzní z venkova nebo sezonní dělníci z blízkých staveb. A nehledělo se příliš ani na to, zda jde o osoby z polosvěta...

Navzdory jednoduchému provedení měly tyto stavby překvapivě dlouhý život, který činil často i desítky let. Postupem času byly domky o jedné či dvou místnostech rozšiřovány spoustou parazitních přístaveb, které podle momentální potřeby původní přebytky obrůstaly. Zprvu nouzová přístřeší nabývala takto neoficiálně charakteru trvalého bydlení, někdy byla dokonce za takové dodatečně prohlášena úřední cestou. Jindy ale přetrvala v nové době pro potřeby zahrádkářů či na víkendovou rekreaci.

Kolonie Čína počala vznikat od roku 1926 při jižním okraji vozové cesty, již pokračovala Třebízského ulice (dnes Kolbenova). Stávala už na katastru Hloubětína východně od továrny Aero. Svěpomocné výstavbě na šachovnicově dělené parcele předcházelo bydlení v upravených železničních vagoncích, postupem času většinou představěných na zděné domky, jichž tu bylo nakonec 226.

Důkladnější způsob stavění představovaly kolonie budované magistrátem, které obyvatelům při vši skromnosti poskytovaly přeci jenom vyšší komfort. Takto byla založena roku 1930 osada zvaná oficiálně Obecní kolonie za Aero. Ležela už ve vysočanském katastru mezi Aerovkou a kolonií Čína. V tomto případě je možno dokonce hovořit o jakémsi malém dělnickém sídlišti, neboť celek byl založen s jasnou myšlenkou urbanistickou i jednotným stavebním provedením.

Bylo to šest dlouhých řad přízemních domků orientovaných od západu na východ a přerušovaných ve směru severojižním třemi kolmými ulicemi. V každé řadě bylo deset bytů o jedné prostorné místnosti

pod uzavřením s půdou, sklepem a malou zahrádkou. Jen v domcích na konci ulic byly byty o dvou místnostech. Na rozdíl od živelně vybudované Číny měly zde ulice svá jména. Poněkud stereotypní, úředně stanovené názvy příčných ulic zněly nejprve První, Druhá, Třetí..., později pojmenované Obecní kolonie I-V. Jako v jedné z mála dělnických kolonií bylo zde bohaté občanské vybavení. Našly tu své místo hokynářské krámky, různé živnosti, hostinec, řeznictví či trafika...

Po desítky let množstvím lidských osudů zabydlená, přehledným rozvržením spořádaná kolonie Za Aero podlehla rozšiřování zdejších fabrik na konci osmdesátých let a její starší sousedka Čína nepřežila o nic déle. Na jejich místě dnes stojí obrovské plechové haly s prodejnou nábytku a skladem firmy Pepsi-Cola.



Vladimír Boudník – neklidný prorok krásy zdánlivě všední

Pro osobu grafika a svérázného myslitele Vladimíra Boudníka představují kromě staré Libně a Žižkova Vysočany další pól jeho života. V roce 1952 nastoupil do Střeďočeských strojírny – přestavěného areálu továrny Aero, později ČKD Trakce. Zde setrval dlouhých třináct let zaměstnán zprvu jako soustružník, později na pracovišti v hale zvané Vystřikov jako dílenský rýsovač. Občasné pracovní přestávky vyplňoval promyšlením nové estetiky ryze vlastního výtvarného směru, který nazýval explozionalismem, a čtvrt fabrik, komínů a dělnických náleven se tak stala nejen Boudníkovou životelkou, ale též tajemnou kuchyní jeho uměleckých experimentů.



Obraz musí být fimovým pásem o nesčíslném množství napětí a psychických explozí, zhuštěných do nehybné plochy a převedených v nekonečně krátkém čase za součinnosti divákovy pohybové fantazie
(Manifest explozionalismu č. 2)

Pocházel z typicky proletářské rodiny a nikdy si nedělal žádné umělecké ambice. Chtěl zůstat obyčejným člověkem v prostředí, kde vyrůstal a kam patřil. Přestože projevoval od dětství značné kreslířské nadání, nijak ho nerozvíjel. V pubertě se totiž jeho mimořádná imaginace počala snubit se vzrůstajícím nedostatkem sebejistoty: „...Měl jsem takovou vnitřní obrazotvornost, že jsem neměl sílu to přenášet na papír.“

Vyučil se nástrojařem a navzdory matčině snaze přimět ho k uměleckému studiu pokračoval na strojní průmyslovce. Tehdy se poprvé začal zajímat o umění, ale zdá se, že na nejsilnější podnět teprve čekal. Když byl totiž vprostřed studia odvelen do totálního nasazení, odnesl si z toho období otřesnou životní zkušenost, která v něm vyvolala prudkou citovou reakci. Boudník zraněný válečnými zážitky toužil po obrodě života a světa tvořivou, eruptivní silou fantazie. Chtěl zahltnout svět uměním plným asociativních emocí, a tím z něj vyhnat negativní síly. Za jedinou, nejlepší cestu k tomu považoval abstrakci.

Poválečné politické změny zapříčinily přerušení domácí tradice abstrakcionismu a ztrátu kontaktů s cizinou. Boudník se tak ocitl v pozici absolutního outsidera, jenž se čistě spontánně dopracoval k výtvarnému projevu, který byl stylově a časově paralelní s dobovými tendencemi americké gestické malby či evropského tašismu.

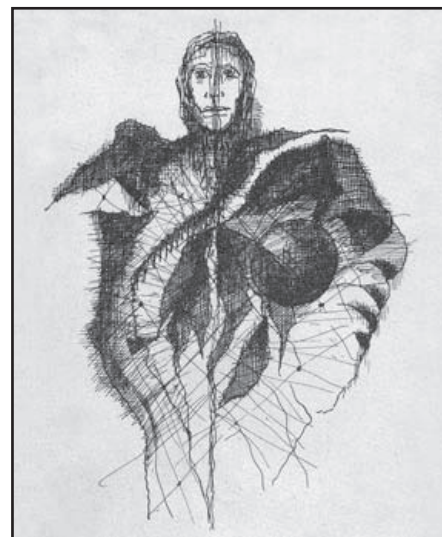
Naivní a romantická víra ve smysl Lautréamontova přesvědčení, že poezii (umění) budou dělat jednou všichni lidé, se stala doslova Boudníkovým programem. Boudník chtěl prozkoumávat absolutně čistý, neovlivněný postoj člověka k tvorbě a naučit obyčejné lidi vidět umění kolem sebe, rozvinout jejich obrazotvornost a spontánní tvořivost. Součástí tohoto přístupu byly jeho svérázné pouliční akce.

Pořádal setkání občanů před oprýskanými zdmi a na nich jim vysvětloval své vize. Během padesátých let takových akcí uskutečnil asi sto padesát. Pro někoho byl „bláznem, který dělá umění z fleků na zdi“, ale jiné přinutil přemýšlet, diskutovat a dokonce se účastnit uměleckého procesu. Zároveň psal básně, které vydával v samizdatu, a své manifesty ve stovkách kopií rozesílal do redakcí, škol a úřadů, které jim nevěnovaly sebemenší pozornost.

Snažil se též navazovat komunikaci s lidmi na nekonvenčních místech, „kde umění nebylo ještě zavedeno, třeba i mezi opilými,“ jak sám říkal. Provozoval art-terapii s psychicky nemocnými a účastnil se též psychiatrických pokusů. K těmto mentálním exkursům mu sloužila i továrna, když se o přestávkách mezi soustředěnou prací kolem jeho rýsovacího prkna scházeli jako debatěři odpůrci, posměváčci i zvědavci či nesmělí sympatizanti. Kromě toho se snažil z ostatních dělníků udělat své spoluvůrce a učil je grafickým technikám. Vedení závodu mu tyto aktivity blahosklonně tolerovalo jako svéráznou „osvětovou činnost mezi pracujícími“.

Vladimír Boudník potřebu zvýšené citlivosti vůči zdánlivě všedním podnětům každodennosti stavěl na stejnou úroveň jako například řízení strojů. Obojí se podle něho pojí s moderní dobou a novou kvalitou života. V narychlo načrtnutém vzkazu příteli, který nechal po pracovní době položený na stole, o tom píše:

...Do jisté doby byli mně lidé – brodicí se v pověrách, předpojatosti a levném oponování bez konkrétních důkazů, zcela příjemní. Jelikož sám trpím jistými komplexy, omlouval jsem tyto lidi asi tím způsobem jako člověk, který přijede do krajů, kde je auto novinkou, a místní obyvatelé vnímají stroj jako něco nadpřirozeného. Do jisté doby!...



Továrnu Boudník miloval a považoval ji za jeden z hlavních inspiračních zdrojů. Vnímání procesu výroby a produktů práce strojů mu pomáhalo rozvíjet estetiku, kterou stvořil a ve svých dílech propagoval. Studoval pod mikroskopem detaily barevných špon a odřezků materiálu, někdy upevňoval rezavé plechy do vřetene soustruhu a jejich rotací vytvářel pohybové obrazy.

Továrna tehdy produkovala letecké součástky a jako odpad z výroby se všude nacházelo množství deformovaných durlových plechů, které svou měkkou poddajností výtečně sloužily za prostředek umělcovy tvorby. Boudník je zprvu natřené barvou otiskoval v jejich původní podobě, ale to ho neuspokojovalo, a časem tento materiál bezděčně poznamenaný procesem výroby začal přetvářet též cílenými zásahy vlastní ruky – tak vznikla jeho „aktivní grafika“.

V továrně Boudník objevil a rozvinul i řadu jiných, nových postupů a technik. Dělal sazové kresby na skle, fotogramy, ale především strukturální a magnetickou grafiku. Struktury vytvářel s využitím písku, textilií, provázků, papírových ústřížků, které upevňoval pomocí laků. Své grafiky pak podepisoval z různých stran, aby bylo zřejmé, že kompozice může stát na výšku, na šířku nebo i vzhůru nohama. Tím umožnil různé pohledy na vytvořené obrazy. Neúnavně experimentoval a stále objevoval. Jeho snem byl gigantický lis, kterým by mohl prohnat celou „svoji“ fabriku a udělat tak velký grafický list, který by zatemnil nebe...

Navzdory nebyvalé hloubce a kvalitě tvorby, která je přinejmenším srovnatelná s jeho proslulými současníky světových jmen, byl Boudník až na úzký okruh vlastních přátel veřejnosti v oněch časech absolutně neznámý. S výjimkou jednoznačného gesta uznání, kterým byla pobídka ze strany Jana Kotíka ke společné expozici v rámci světové výstavy v Bru-



selu roku 1958, byl zdejší výtvarným světem ostentativně ignorován.

...Pravda, on sám svým plachým životním postojem propagaci vlastní tvorby příliš nepomáhal.

Směšně absurdní klima té doby zpřimují vzpomínky na první veřejné prezentace, které směl Boudník konat v rámci výstav Lidové tvořivosti v továrně. Vedení podniku mu dokonce za odměnu, kterou si jako nejlepší pracovník směl vybrat, povolilo v roce 1959 vystavení samostatného souboru. Výstava však netrvala dlouho a díla byla svěšena, jelikož bylo shledáno, že „odvádějí od realismu“.

Přesto se s pomocí vytrvalé podpory ze strany přátel (především výtvarníka Jiřího Koláře) stává na veřejnosti známějším, mezi kolegy získává status morální autority a začíná – byť řídko – vystavovat. Dostávají se i první zahraniční úspěchy a v souvislosti se změnou společenského klimatu je mu nabídnuto členství ve Svazu výtvarných umělců. Svůj odchod z továrny ještě oddaloval. Přecitlivělý až k hranici neuraženosti a sužovaný rodinnými i tvůrčími problémy si nebyl jist, zda se chce vydat na dráhu profesionálního umělce. Nakonec se v roce 1965 psychicky zničený proběhlým rozvodem a v nejistotě ohledně dalšího směřování vlastní tvorby přeci jen odhodlal k osudovému kroku. V jeho pracích začaly převažovat depresivní tóny a náměty často inspirované jeho zkušenostmi s prostředím psychiatrie. Viditelně mu chyběla někdejší tvůrčí náruživost a umělecká jistota se vytrácela. Být „oficiálním umělcem“ zkrátka nedovedl. Ani nový sňatek ho už nestihl odvrátit od nešťastného osudu, který ho potkal, když po skončení vernisáže vlastní výstavy v důsledku hádky se svou mladou ženou v noci 5. prosince 1968 pokusil o demonstrativní sebevraždu, v níž mu nikdo nedokázal zabránit.

Smutným paradoxem Boudníkova života je, že když dosáhl statutu uznávaného umělce, přišel o životní energii a inspiraci čerpanou z továrny, v níž z plechu a sazí vytvořil nejlepší díla svého života, která tam ovšem, jak dokládá výrok jednoho z představitelů závodu, nedokázal nikdo ocenit:

Já ho budu považovat za malíře, když od něho uvidím obrázek, na kterém zřetelně poznám, že je to dělník za soustruhem.

Ladislav Klíma

S prostředím Vysočan spojil část svého tvůrčího života Ladislav Klíma – autor filozofických statí a úvah, prozaik, dramatik a básník. Byl jednou z nejpozoruhodněj-

ších a nejsložitějších osobností české kultury v období kolem první světové války. Svým dílem zanechal v českém i světovém myšlení stopu, která je dosud oceňovanější v zahraničí spíše než v domácím prostředí. V universálním měřítku byl posledním z významných myslitelů, který svou filosofii osvědčoval praktickým životem, a vedle Jana Chelčického jediným vysoce uznávaným filosofem českého původu.

Na rozdíl od jiných výrazných osobností nebyl Klímův duševní svět významně formován dramatickými vnějšími okolnostmi. Dětství a mládí naopak prožil v poklidné středostavovské rodině obklopen běžnou rodičovskou péčí a relativním dostatkem. Ovšem sám prostý fakt intimní blízkosti daný rodinnými vztahy vnímal jako nevídanou invazi do svého osobního světa a v pozdějších dobách jej komentoval s otřásající otevřeností slovy:

...Protivili se mně všichni až k hnusu...

Veškeré podněty pro Klímova duševní hnutí jako by vycházely už od nejranějších časů pouze z něho samého:

...Již tenkrát byla mou základní, všude, raně mlhavě probleskující a přitom mohutnou vlastností Vůle, stále sebe objímající a vše absolutně komandující. Těžko žít s ní dospělému, těžší dítěti...

V septimě domažického gymnázia byl jinak výtečně prospívající a dosud vzorný osmnáctiletý Klíma vyloučen ze všech rakouských škol pro urážku habsburské dynastie, které se dopustil ve školní kompozici. Pokračoval pak na otcovo přání ve studiu na gymnáziu v Záhřebu, ale po půl roce se vrátil domů pevně rozhodnut, že „do žádné školy už nevskočí a žádnému povolání se nebude věnovat“. Po návratu bydlel Ladislav Klíma tři roky s otcem na jeho usedlosti v Modřanech u Prahy. Po dosažení plnoletosti mu byl vyplacen dědický podíl po zemřelé matce a sestře a Klíma se mohl konečně stát nezávislým myslitelem. Pobýval ledaskde, až přišel roku 1904 do Prahy, kde vlastním nákladem anonymně vydal první a v mnohém stěžejní článek svého díla – knihu „Svět jako vědomí a nic“. Bylo mu pouhých 26 let!

Klíma se v knize projevuje jako radikální subjektivist. Existence světa je mu závislá pouze na vlastním vědomí, což je mimochodem přímým opakem marxistického tvrzení, že vědomí je odrazem objektivní reality. Svět se pro Klímu stává hříčkou jeho vůle, která vytváří sebe sama podle svých vlastních představ. Princip



zvaný deoesence odráží přesvědčení, že svět je jen tím, co z něho vědomí chce mít... „existuji jen já – snící Bůh“.

Knihla zůstala bez odezvy. Teprve po dvou letech si jí všiml básník Otokar Březina a upozornil na ni sociologa Emanuela Chalupného, který ji uvítal jako historickou událost v dějinách české filosofie. Oba muži se pak stali Klímovými celoživotními příznivci a mecenáši.

S výjimkou psaní aforismů se však v té době Klíma literární tvorbě nevěnoval. V r. 1906, kdy mu začaly docházet zděděné peníze, přijal otcovo pozvání a přestěhoval se k němu do Modřan. Pro vlastní potěšení popsal tisíce stránek beletristickými příběhy, do nichž vložil své filozofické ideje, ale z celého díla mnoho nezbylo. Ledacos zůstalo dodnes v rukopisech, které autor ani nemínil vydat. Věrný svému opovření materiálními hodnotami navíc mnohými ze svých vytvořených údajně později zatopil v kamnech, neboť i prosté zachycení vlastních myšlenek na papír považoval za druhořadé:

...myriády let přikulhají teprve pomalu za tím, co jsem myslil (ne napsal – což je vedlejší). Vytvořil jsem vše, co jsem chtěl (u sobě – což je hlavní)...

Ovlivněn subjektivním idealismem George Berkeleyho, Schopenhauerovým pesimismem a voluntarismem Friedricha Nietzscheho dopracoval se Klíma k naprosté životní skepsi a odmítnutí formální logiky v přesvědčení, že neexistuje rozdíl mezi pravdou a fikcí, všechno je absurdní a jedinou jistotou je vědomá vůle. Na rozdíl od jiných filosofů přijal veškeré důsledky, kte-



ré z takového životního postoje vyplývaly, a svou chudobou a samotou žil v přesvědčení, že jen takto může člověk uvolnit své duchovní možnosti. Jinak své síly vyplývá na shánění peněz či budování kariéry:

Vše je ztraceno! Ale teprve ztratíme-li vše, můžeme vše získat – vesmír dobýt. V tom spočívá cena lidské existence.

V roce 1909 zemřel Klímův otec a dědictví po něm, o které ale Klíma později díky své nepraktičnosti z velké části přišel, mu zase umožnilo další několikaletou existenci.

Ale právě tohoto roku a následujícího dostoupil jsem vrcholu svého dosavadního života; našel a parciálně přisvojil si Deoesenci. Kdo myslí, že v tomto stavu možno věnovat denně jen pět minut praktické prasečiny, nemá ponětí, co je vyšší duševní život.

Experimenty s deoesencí však ztroskotaly a Klíma se v nouzi rozhodl „pro provizorní návrat k lidskému“. Přátelé se pokoušeli najít filosofovi zaměstnání, které by ho živilo, ale bez úspěchu. Krátce vykonával práci strojníka u lokomobily, hlídal opuštěnou továrnu v Libni, ale ani při téhle práci dlouho nevydržel. Sám přiznal, že veškerý jeho dohled nad továrnou spočíval v ustavičném pití.

Bez formálního vzdělání a zjevných předpokladů pro běžné občanské povolání se v roce 1915 uchýlil do vysočanského hotelu Krása. Tehdy už cítil, že mu zvolna vysychá zdroj příjmů a jeho celoživotní přátelé a obdivovatelé Březina s Chalupným začali ho finančně podporovat, což nakonec oddaně činili až do konce jeho dnů. Roku 1917 se Ladislav Klíma sice ještě pokusil se svým přítelem chemikem Franzem Böhlerem založit výrobu tabákové náhražky, ale to byla poslední z filosofových marných snah najít soulad s konvenčním životním způsobem – oba muži při tom neslavném „provizorním návratu k lidskému“ prodělali asi dvacet tisíc...

Rokem 1918 začal Ladislav Klíma publikovat do Tribuny, Českého slova, Práva lidu, Filozofického ruchu, Pramenu a Tvorby. Odborníkům vesměs lhostejný, částečně vysmívaný, širší veřejnosti pak zcela neznámý nemohl psaním vydělat ani na skrovné živobytí. Ale od svého přesvědčení se hmotnou nouzí nedal odvrátit:

Ostatně pocituju každé ‚vydělané‘ peníze za smrad smradů, každou sociální práci za bezectnost bezectností... Snad bych měl rád robinsonské živění se – nebo vydělávat loupením, ale než

brát 31. gáži – desetkrát čestnější přijímat dary od malých mecenášů.

Uváděl se do extatických stavů, v nichž prožíval pocit božské suverenity vůči světu i vůči svému tělu. V tom mu byl vydatnou pomocí alkohol a tabák, které pro Klímu představovaly jedinou rozkoš, již se nedokázal zříct. Odmítal civilizační návyky jako zbytečné předsudky a ve snaze překonávat duševní silou meze, dané samou podstatou tělesnosti, stál kupříkladu hodiny nahý v mrazu. Známa jsou Klímova slova, jimiž popisoval svůj vztah k přirozeným potřebám lidského těla:

Chlastal jsem vodu, kterou byli umývání neštovičnicki, snědl vuřty, z kterých zbyli téměř jenom červi, pil vody, po kterých by normální člověk aspoň těžce onemocněl, – odstonal jsem to dvoudenním diaré.

Snad předchozí slova mýnil Klíma spíše jen jako provokativní bonmot, nicméně několik let se pod vlivem své filozofie vážně zaobíral suicidní myšlenkou, aby si dokázal, že není podstatný předěl mezi životem a smrtí. Nakonec se k tomuto kroku neodhodlal, ale neustále s ním alespoň experimentoval ve svých beletristických dílech, včetně tří dramát diktovaných přítelkyni z nemocničního lůžka.

Druhý soubor esejů „Vteřina a věčnost“ publikoval Klíma v roce 1927. Dožil se ještě druhého vydání knihy „Svět jako vědomí a nic“, načež následujícího roku vyšlo jediné Klímovo beletristické dílo, jež sám připravil k tisku – groteskní romaneto „Utrpení knížete Sternenhocha“. Tehdy Ladislav Klíma s organismem těžce oslabeným hrozivou životosprávou a přemírou alkoholu podlehl tuberkulóze.

Klímova naprosto svébytná a pronikavá osobnost fascinuje dodnes ostrostí pohledu na lidské hemžení a nemilosrdností, s jakou demaskuje vžitě předsudky a morální pokrytectví. Nonkonformní myšlenkový odkaz Ladislava Klímy byl dlouhou dobu vytlačován na okraj kulturního dění a stával se i předmětem zákazů. Přesto nebo i právě proto inspirovalo řadu tvůrců v české literatuře, výtvarném umění a hudbě. Z hlubin zapomnění vyzdvižen stal se Klíma posmrtně duchovním patronem českého undergroundu, pro jehož představitele uvězněné v realitě husákovské normalizace měla jeho filosofie osvobozující účinek. Jan Patočka označil Klímu za „předčasněho myslitele absurdity“ a profesor Zdeněk Neubauer mu ve své studii „Slavnost-hra-subjektivita“ z roku 1984 složil patrně hold nejvyšší:

...Neváhám Klímu označit za apoštola – svědka a hlasatele – vzkříšeného Boha z vlastních sil.



Slavnostní jízda první tramvaje od hotelu Krása ve Vysočanech roku 1896

Bezděčným dokladem Klímovy neukotvenosti v běžném životě je fakt, že za svůj domov zvolil... hotel. A jako by periferní podnik jménem „Krása“ svým osudem symbolizoval současně i pevnost myšlenek, které tu spatřily světlo světa, přestál dům, kde filosof přebýval dlouhých 13 let, i období drastické asanace starých Vysočan a na Sokolovské ulici ho kousek od radnice pod č. pop. 178 najdeme ve zcela proměněném okolí dodnes.

A tak bizarní životní příběh Ladislava Klímy, hrdého solitéra a dobrovolného vyvržence, zvláštním způsobem ladí s duchem zdejší čtvrti, která pod svým nesourodě utvářeným a „otřískaným“ zevněškem dala vzniknout hodnotám, jejichž význam navzdory věkům přetval.



Tento text pochází z veřejně dostupných zdrojů.

Vypráví o místech, která nepovšimnuta každým dnem mizejí z mapy města i ze vzpomínek.

Z nadšenectví a lásky ku Praze ho pro všechny zájemce sestavil **šakal** a vysadil **BohousB**.

Čtěte, doporučujte, šířte!

